Nr 1 dotyczący lotnictwa cywilnego

DZIENNIK URZĘDOWY

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XXIV | Warszawa, dnia 15 lutego 1947 r. | Nr 2

TREŚĆ:

DZIAŁ LOTNICTWA CYWILNEGO.

13

Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym.

(przedruk z Dz.U.R.P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437).

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Art. 1.

Zwierzchnictwo nad przestrzenią powietrzną w granicach całego Państwa z włączeniem wód terytorialnych należy do Rzeczypospolitej Polskiej.

Art. 2.

(1) Żegluga w przestrzeni powietrznej nad obszarem Państwa jest dozwolona polskim statkom powietrznym.

(2) Obce statki powietrzne korzystają z prawa przylotu do Polski i przelotu przez Polskę na mocy umów międzynarodowych lub na mocy pozwolenia władz polskich, mianowicie statki wojskowe na mocy pozwolenia Ministerstwa Spraw Wojskowych, inne zaś statki na mocy pozwolenia Ministra Komunikacji wydanego w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych, Spraw Wojskowych i Spraw Zagranicznych.

Art. 3.

Za polskie statki powietrzne uważa się:

a) statki wpisane do polskiego rejestru państwowego (art. 10);

b) polskie wojskowe statki powietrzne.

Art. 4.

Statkami powietrznymi są:
balony, sterowce, samoloty, szybowce i inne tego rodzaju aparaty, zdolne do unoszenia się w powietrzu i przewożenia ludzi lub rzeczy.

Art. 5.

(1) Statek powietrzny, będący w rozporządzeniu władz wojskowych i znajdujący się pod dowództwem osoby pełniącej służbę wojskową, uważa się za statek wojskowy.

(2) Statki powietrzne nie należące do Skarbu Państwa i nie będące w rozporządzeniu władz wojskowych, uważa się za statki prywatne.

Art. 6,

Żegluga powietrzna może być ograniczona lub całkowicie zakazana:

a) w interesie obrony lub bezpieczeństwa Państwa na zasadzie uchwały Rady Ministrów.

b) w razie wojny bądź ogłoszenia mobilizacji ogólnej lub częściowej — przez Ministra Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji, a na obszarze wojennym przez Naczelnego Wodza.

Art. 7.

(1) Postanowień artykułów 6, 10—20, 22, 31, 32, 34, 36 — 38, 44—51, 59, 61—67 niniejszego prawa nie stosuje się do wojskowych statków powietrznych, zaś artykułu 8 do innych statków powietrznych, pełniących służbę publiczno państwową.

(2) Zakres w jakim stosowane będą postanowienia 52—54 do wojskowych statków powietrznych określi Minister Skarbu w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

II. WŁADZE ŻEGLUGI POWIETRZNEJ ORAZ ZAKRES ICH DZIAŁANIA.

Art. 8.

(1) Minister Komunikacji wykonywa nadzór nad żeglugą statków powietrznych z wyjątkiem statków wojskowych.

(2) W szczególności do zakresu działania Ministra Komunikacji należy:

a) wydawanie w granicach niniejszego prawa i w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych przepisów dotyczących organizacji żeglugi powietrznej, oraz przepisów bezpieczeństwa i porządku publicznego;

b) wydawanie w granicach niniejszego prawa i w porozumieniu z Ministrami Sprawiedliwości, Przemysłu i Handlu oraz Skarbu przepisów dotyczących przewozu osób, bagażu i towarów;

c) prowadzenie rejestru państwowego statków powietrznych oraz rejestru pilotów;

d) udzielanie zezwoleń (koncesyj) w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu, a w zakresie komunikacji międzynarodowej także z Ministrem Spraw Zagranicznych, na zakładanie i prowadzenie prywatnych przedsiębiorstw lotniczych;

e) zakładanie, oraz zarząd państwowemi przedsiębiorstwami lotniczymi i urządzeniami pomocniczemi, służącemi do celów żeglugi powietrznej, z wyjątkiem lotnisk i urządzeń wojskowych;

f) ustalanie taryf dla przedsiębiorstw państwowych i zatwierdzenie taryf dla przedsiębiorstw prywatnych w porozumieniu z Ministrami Skarbu oraz Przemysłu i Handlu;

g) wykonywanie inspekcji lotnisk i wszelkich urządzeń pomocniczych statków powietrznych i przedmiotów znajdujących się na statkach powietrznych, oraz badanie ksiąg i dokumentów, odnoszących się do personelu lotniczego, lotnisk, hangarów i statków powietrznych;

(3) Przepisy sanitarne, higieniczne i przepisy z zakresu spraw ratownictwa, dotyczące żeglugi powietrznej, wydaje Minister Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Komunikacji.

(4) Nadzór nad żeglugą statków powietrznych w szczególności czynności, wymienione w ust. (2) pkt. c), e), i g), mogą być przekazane urzędom lub organom, które drogą rozporządzenia określi Minister Komunikacji w miarę potrzeby w porozumieniu z właściwymi ministrami.

Art. 9.

Zarząd wojskową żeglugą powietrzną należy do Ministra Spraw Wojskowych.

III. REJESTR PAŃSTWOWY STATKÓW POWIETRZNYCH.

Art. 10.

(1) Do rejestru państwowego statków powietrznych mogą być wpisane statki powietrzne, o ile:

1) są własnością:
   a) Skarbu Państwa Polskiego,
   b) obywateli polskich,
   c) krajowych osób prawnych prawa publicznego,
   d) krajowych osób prawnych prawa prywatnego, mających zarząd, którego prezes i co najmniej $^2/_3$ członków są obywatelami polskimi,
   e) spółek jawnych, których spólnicy są obywatelami polskimi,
2) są zdatne do lotu, zaopatrzone w potrzebne dla bezpieczeństwa lotu urządzenia i posiadają na dowód tego świadectwo sprawności technicznej i
3) nie są wpisane do rejestru zagranicznego.

(2) Statki powietrzne polskie mają prawo do latania dopiero po wpisaniu do rejestru państwowego, wyjątek może być uczyniony jedynie dla statków powietrznych znajdujących jeszcze w posiadaniu konstruktora, który je poddaje próbom. Loty próbne mogą się odbywać przed zarejestrowaniem w obrębie lotniska lub ponad terenami specjalnie do tego przeznaczonemi. Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych określi sposób wyznaczania lotnisk i terenów specjalnych do przeprowadzania prób w locie oraz warunki tych prób.

Art. 11.

(1) Statki powietrzne wpisuje się do rejestru państwowego na podstawie pisemnych zgłoszeń właścicieli.

(2) Na dowód wpisania do rejestru właściciel statku powietrznego otrzymuje kartę rejestracyjną

Art. 12.

Do rejestru wpisuje się:

1) imię i nazwisko lub firmę właściciela i jego siedzibę,
2) prawa rzeczowe do statku i jego najem,
3) port ojczysty statku,
4) opis konstrukcji i typu statku oraz motoru,
5) znaki rejestracyjne,
6) datę i miejsce zarejestrowania,

oraz inne dane, jakie oznaczy rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych, które również określi sposób rejestracji, badanie zdolności statków do lotu i tryb wydawania świadectw sprawności technicznej.

Art. 13.

(1) O wszelkich zmianach w danych, ulegających wpisaniu do rejestru, właściciel statku winien zawiadomić urząd, prowadzący rejestr państwowy w ciągu 14 dni od zajścia zmiany.

(2) Obowiązek zawiadomienia o przelewie własności statku ciąży również na nowonabywcy.

(3) W karcie rejestracyjnej należy uwidocznić zmiany, poczynione we wpisach do rejestru.

Art. 14.

Statki powietrzne, które utraciły zdolność do lotu lub przestały być własnością osób, wymienionych w punkcie 1 ust. (1) art. 10 jako też statki, co do których stwierdzono, że są wpisane do rejestru zagranicznego, winny być z rejestru skreślone bądź na wniosek strony interesowanej, bądź z urzędu.

Art. 15.

(1) Każdy zarejestrowany statek powietrzny musi być oznaczony odrębnemi znakami rejestracyjnemi, umieszczonemi na statku.

(2) System znaczenia statków oraz sposób umieszczania znaków określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

(3) Nie wolno na prywatnych statkach powietrznych umieszczać znaków zastrzeżonych wyłącznie dla statków państwowych i wojskowych, lub też znaków do nich podobnych.

Art. 16.

Rejestr państwowy statków powietrznych jest publiczny; osoby interesowane mogą otrzymywać za opłatą uwierzytelnione odpisy z rejestru.

IV. ZAŁOGA STATKÓW POWIETRZNYCH.

Art. 17.

(1) Osoby, uprawnione do samodzielnego kierowania statkiem powietrznym, będą wpisane do rejestru pilotów.

(2) Tryb prowadzenia rejestru pilotów określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 18.

(1) Załoga polskiego statku powietrznego, jak również cały lotniczy personel pomocniczy lądowy i morski składać się winny tylko z obywateli polskich. Dowódcy załogi i piloci statków powietrznych służących do komunikacji użytku publicznego, winni mieć przynajmniej lat 21, piloci zaś innych statków powietrznych przynajmniej lat 19.

(2) Minister Komunikacji może w poszczególnych przypadkach zezwolić na wyjątki od postanowień powyższych; o ile chodzi o obywatelstwo. Minister Komunikacji zezwala na wyjątki w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

(3) Piloci niepełnoletni winni mieć pozwolenie ojca, bądź opiekuna.

Art. 19.

(1) Dowódca, piloci, mechanicy i inne osoby, współdziałające w prowadzeniu statku powietrznego winny posiadać świadectwo uzdolnienia i upoważnienie (licencję) do wykonywania czynności stosownie do zakresu swego działania.

(2) Powyższe postanowienie nie stosuje się do członków załogi, odbywających ćwiczenia lub loty próbne, dokonywane wyłącznie w obrębie lotniska lub ponad terenem, specjalnie do tego przeznaczonym.

(3 Niezbędny skład załogi statku powietrznego tudzież zakres obowiązków służbowych członków załogi określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 20.

(1) Świadectwo uzdolnienia może być wydane tylko osobom które:

a) pod względem stanu zdrowia odpowiadają wymaganiom, przewidzianym w przepisach, w tym przedmiocie wydanych, i
b) złożą teoretyczne i praktyczne egzaminy przed właściwą komisją.

(2) Sposób badania i wymagane warunki stanu zdrowia, zakres egzaminów teoretycznych i praktycznych, skład komisji egzaminacyjnej, zakres uprawnień, wypływających ze świadectwa uzdolnienia i upoważnienia (licencji), oraz warunki udzielania tudzież cofnięcia i terminy ważności upoważnień (licencji) określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

V. LOTNISKA I URZĄDZENIA POMOCNICZE.

Art. 21.

(1) Przez lotnisko rozumie się powierzchnię odgraniczoną na lądzie lub wodzie, przeznaczoną i przystosowaną do przylotu, postoju i odlotu statków powietrznych.

(2) Za urządzenia pomocnicze uważa się urządzenia sygnalizacyjne, meteorologiczne, radiotechniczne oraz inne urządzenia dla potrzeb lotnictwa.

Art. 22.

(1) Lotniska i urządzenia pomocnicze dla żeglugi powietrznej mogą być zakładane tylko za zezwoleniem Ministra Komunikacji lub władz i urzędów przez niego upoważnionych. Lotniska mogą być zakładane i prowadzone wyłącznie przez osoby, wymienione w punkcie 1 ust. (1) art: 10.

(2) Podział lotnisk na kategorie, warunki zakładania i urządzenia lotnisk oraz urządzeń pomocniczych, jako też warunki korzystania z nich określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnętrznych.

Art. 23.

(1) Dla urządzenia lub powiększenia lotnisk, fabryk lotniczych i szkół lotniczych, służących dla celów państwowych lub publicznych, dla przeprowadzenia do nich dróg dojazdowych oraz dla urządzeń pomocniczych niezbędnych dla żeglugi powietrznej użytku państwowego lub publicznego, dopuszczalne jest za odszkodowaniem: wywłaszczenie, ograniczenie praw własności i praw rzeczowych na nieruchomościach oraz czasowe zajęcie nieruchomości.

(2) Ograniczenie prawa własności może obejmować zakaz stawiania budynków i parkanów, sadzenia drzew, przeprowadzania przewodów powietrznych i wogóle stwarzania jakichkolwiek przeszkód dla żeglugi powietrznej w promieniu — licząc od środka lotniska — 950 metrów dla lotnisk pierwszej kategorii, 650 metrów dla lotnisk drugiej kategorii i 400 metrów dla lotnisk pozostałych.

(3) Poza obrębem, oznaczonym w ustępie 2, w odległości 500 metrów od granicy tego obrębu zezwolenie na wnoszenie budowli lub innych urządzeń ponad 6 metrów wysokości, a stanowiących przeszkodę dla żeglugi powietrznej, nie może być udzielone bez zgody władz żeglugi powietrznej.

Art. 24.

(1) Wszelkie oddzielnie stojące przedmioty (kominy fabryczne, wieże i t.p.) o wysokości ponad 20 metrów, znajdujące się w odległości do jednego kilometra, oraz słupy, anteny radiostacji nadawczych w odległości dziesięciu kilometrów od granicy lotniska winny być w porze ciemnej oświetlone.

(2) Właściciel lotniska urządzi oświetlenie i utrzymywać je będzie swoim kosztem.

(3) Postanowienia tego artykułu nie dotyczą lotnisk użytku prywatnego.

Art. 25.

(1) Państwu i osobom, posiadającym zezwolenie na założenie i prowadzenie przedsiębiorstwa lotniczego (art. 44), służy prawo umieszczania przyrządów i znaków sygnalizacyjnych dla potrzeb żeglugi powietrznej na nieruchomej własności publicznej i prywatnej.

(2) Wykonanie powyższego uprawnienia może być przeprowadzone w postępowaniu administracyjnym, którego tryb określi rozporządzenie wykonawcze, wydane przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych.

(3) Osoby prywatne, na których własności umieszczono przyrządy i znaki sygnalizacyjne, mogą dochodzić wynagrodzenia tylko w razie wyrządzenia im szkody.

(4) Nie wolno umieszczać przyrządów i znaków sygnalizacyjnych na świątyniach, pomnikach i cmentarzach.

Art. 26.

Projekt umieszczenia urządzeń i znaków sygnalizacyjnych wymaga zatwierdzenia Ministra Komunikacji w porozumieniu z właściwymi Ministrami.

VI. LOT.

Art. 27.

(1) Przed każdym lotem statek powietrzny winien być zbadany pod względem sprawnego działania i bezpieczeństwa lotu.

(2) Sposób przeprowadzenia badania sprawności statku określi rozporządzenie Ministra Komunikacji.

Art. 28.

Przy dokonywaniu lotu załoga statku powietrznego obowiązana jest stosować się do przepisów ruchu i sygnalizacji oraz przedsiębrać wszelkie środki celem zapewnienia bezpieczeństwa.

Art. 29.

Przelot nad osiedlami winien odbywać się na takiej wysokości, aby nawet w wypadku zatrzymania się motoru lądowanie statku powietrznego było możliwe na lotnisku lub poza osiedlem.

Art. 30.

Wszelkie zwroty o charakterze akrobatycznym podczas lotu statku powietrznego nad osiedlami i nad skupiskami ludzi są wzbronione.

Art. 31.

(1) Przelot przez pewne strefy państwa może być zakazany.

(2) Granice stref zakazanych będą podane do wiadomości publicznej przez ogłoszenie w gazecie rządowej.

(3) Ustalenie granic stref zakazanych należy do Ministra Spraw Wojskowych.

Art. 32.

Każdy statek powietrzny, który znajdzie się w strefie zakazanej, jest obowiązany dać sygnał alarmowy i jaknajprędzej wylądować na najbliższym lotnisku polskim poza granicami strefy zakazanej.

Art. 33.

Każdy statek powietrzny, skoro otrzyma sygnał nakazujący lądowanie, winien bez zwłoki wylądować na najbliższym lotnisku.

Art. 34.

Publiczne wzloty pokazowe statku powietrznego mogą być dokonywane za zezwoleniem właściwej powiatowej władzy administracji ogólnej.

Art. 35.

(1) Podczas lotu nie wolno ze statku powietrznego wyrzucać przedmiotów, które przy spadaniu mogą spowodować nieszczęśliwy wypadek lub szkodę. Wyjątek stanowi konieczność pozbycia się balastu i innych przedmiotów celem ratowania podróżnych i załogi, jako też wyrzucanie przesyłek pocztowych w miejscach do tego przeznaczonych.

(2) Wyrzucanie przesyłek pocztowych ureguluje rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Poczt i Telegrafów oraz Spraw Wewnętrznych.

Art. 36.

(1) Przy dokonywaniu lotu załoga statku powietrznego winna posiadać przepisane świadectwa i upoważnienia (licencje), księgi pokładowe, jako też dokumenty przewozowe.

(2) Przepisy bezpieczeństwa ruchu i sygnalizacji określi rozporządzenie Ministra Komunikacji wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych i Spraw Wewnetrznych, sposób zaś zakładania i prowadzenia ksiąg pokładowych rozporządzenie tegoż Ministra, wydane w porozumieniu z Ministrem Spraw Wewnętrznych.

Art. 37.

Dla pewnej kategorii statków powietrznych Minister Komunikacji może w drodze rozporządzenia uznać za obowiązujące używanie na pokładzie statków aparatów radiotechnicznych.

Art. 38.

Warunki używania aparatów fotograficznych i kinofotograficznych — na lotnisku lub pokładzie statków powietrznych w czasie lotu — określi rozporządzenie Ministra Komunikacji, wydane w porozumieniu z Ministrami Spraw Wewnętrznych i Spraw Wojskowych.

VII. STARTOWANIE I LĄDOWANIE.

Art. 39.

(1) Statki powietrzne mogą startować i lądować tylko na lotniskach, z wyjątkiem przypadków konieczności lądowania poza lotniskami ze względu na bezpieczeństwo lotu.

(2) Minister Spraw Wojskowych określi, w jakich jeszcze innych przypadkach wojskowe statki powietrzne mogą startować i lądować poza lotniskami.

(3) Przypadki, w których statki powietrzne mogą korzystać z lotnisk, hangarów, urządzeń lotniskowych i materiałów pędnych oraz z pomocy odnośnego personelu lotniczego, jako też sposób wynagrodzenia za to korzystanie określi rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji.

(4) Rozporządzenie wykonawcze Ministra Komunikacji, w porozumieniu z Ministrami Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych i Sprawiedliwości określi, które władze i w jakich wypadkach oraz pod jakimi rygorami mają prawo zarządzić wylądowanie lub wstrzymanie odlotu statków powietrznych.

Art. 40.

(1) W razie wylądowania statku powietrznego poza granicami lotniska załoga statków na żądanie organów służby bezpieczeństwa publicznego lub miejscowych władz gminnych lub też na żądanie posiadacza nieruchomości, na której statek wylądował, winna podać nazwisko i miejsce zamieszkania właściciela statku i pilota oraz okazać legitymację.

(2) Po uczynieniu zadość temu żądaniu posiadacz nieruchomości, na której statek wylądował, nie może się sprzeciwić odlotowi statku lub jego zabraniu.

(3) Statek powietrzny może być zatrzymany przez posiadacza nieruchomości, aż do przybycia organów służby bezpieczeństwa publicznego lub miejscowych władz gminnych, jeżeli załoga odmówi udzielenia danych, wymienionych w ustępie pierwszym.

Art. 41.

W razie nieszczęśliwgo wypadku, jak również w razie wylądowania statku powietrznego poza granicami lotniska ze względu na bezpieczeństwo lotu władze miejscowe winny udzielić podróżnym statku i załodze możliwej pomocy.

Art. 42.

Kto znajdzie porzucony statek powietrzny lub jego szczątki, winien donieść o tym najbliższym organom służby bezpieczeństwa publicznego lub miejscowym władzom gminnym.

Art. 43.

Urodzenia i zgony, jakieby się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu, będą zarejestrowane w księdze pokładowej przez osoby obowiązane do jej prowadzenia, a w najbliższym miejscu lądowania podane przez nie do wiadomości właściwych władz Państwa Polskiego bądź konsula polskiego, stosownie do tego, gdzie nastąpiło lądowanie.

VIII. PRZEDSIĘBIORSTWA LOTNICZE.

Art. 44.

(1) Zakładanie i prowadzenie przedsiębiorstw lotniczych w celu dokonywania przewozu osób, bagażu, towarów i poczty statkami powietrznemi, pomiaru grutów (aerofotogrametria) oraz innych przedsiębiorstw, zarobkujących zapomocą statków powietrznych, wymaga zezwolenia (koncesji) Ministra Komunikacji — zgodnie z punktem d) ust. (2) art. 8.

(2) Zezwolenie (koncesja) na prywatne przedsiębiorstwa lotnicze, działające tylko wewnątrz Państwa, może być udzielone jedynie osobom, wymienionym w punkcie 1 lit. b), c), d) i e) ust. (1) art. 10.

(3) Przedsiębiorstwa lotnicze polskie winny używać dla swych celów statków powietrznych i silników wyrobu krajowego. Wyjątki mogą nastąpić za zezwoleniem Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych.

Art. 45.

(1) Zezwolenie (koncesja) nie będzie udzielone jeżeli z okoliczności wynika, że prowadzenie przedsiębiorstwa lotniczego groziłoby bezpieczeństwu lub porządkowi publicznemu, bądź jeżeli nie zachodzi potrzeba założenia przedsiębiorstwa lub też jeżeli przedsiębiorca zamierza używać statków powietrznych, nie będących jego własnością a wpisanych na jego imię do rejestru statków powietrznych.

(2) Postanowienia art. 44 i niniejszego nie naruszają w niczem innych przepisów o zakładaniu i prowadzeniu przedsiębiorstw zarobkowych.

Art. 46.

Przedsiębiorstwa przewozu osób, bagażu i towarów statkami powietrznymi jest obowiązany na żądanie zarządu poczt i telegrafów przewozić ładunki pocztowe—w myśl art. 50 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 63, poz. 481) — za pośrednictwem własnych organów.

IX. PRZEWOZY.

Art. 47.

(1) Przedsiębiorstwo lotnicze nie może odmówić przewozu podróżnemu bądź nadawcy przesyłki, który podda się obowiązującym przepisom przewozowym.

(2) Przedsiębiorstwo może odmówić przewozu:

1) jeżeli przewóz jest wstrzymany lub ograniczony na mocy prawnie wydanych rozporządzeń albo wskutek niesprzyjających warunków atmosferycznych lub też nieprzewidzianego uszkodzenia statku powietrznego;

2) jeżeli wysyłane przedmioty podlegają prawu wyłączności państwowej co do poczty w myśl art. 2 ustawy z dnia 3 czerwca 1924 r. o poczcie, telegrafie i telefonie (Dz. U. R. P. z 1933 r. Nr 63, poz. 481);

3) jeżeli przewóz z powodu braku środków przewozowych albo z powodu rodzaju, właściwości lub rozmiarów przedmiotów albo też z powodu późnego zgłoszenia, wreszcie z powodu wyczerpanej nośności statku nie może być dokonany statkiem powietrznym, na który został zgłoszony;

4) jeżeli zgłaszająca się do podróży osoba zdradza objawy nienormalnego stanu psychicznego lub choroby zakaźnej albo nie chce się zastosować do przepisów porządkowych, obowiązujących na linii lotniczej.

Art. 48.

Wydanie biletu podróżnemu, kwitu zaś bagażowego lub listu przewozowego, względnie jego wtórnika wysyłającemu stanowi dowód zawarcia umowy o przewóz.

Art. 49.

(1) Bilet, kwit bagażowy oraz list przewozowy powinny zawierać następujące dane:

1) nazwę lotnisk odlotu i przeznaczenia,

2) drogę przewozu (nazwy pośrednich lotnisk lądowania przepisowego),

3) nazwę i adres przedsiębiorstwa przewozowego,

4) opłatę przewozową,

5) wskazanie prawnej granicy, odpowiedzialności przedsiębiorstwa przewozowego, a w odpowiednich przypadkach dodatkowej rękojmi przedsiębiorstwa przewozowego (art. 59 i 63),

6) miejsce i datę wydania biletu bądź nadania bagażu lub towaru.
Ponadto list przewozowy powinien zawierać:

7) nazwisko i adres nadawcy i odbiorcy,

8) termin dostawy, jeżeli był umówiony,

9) rodzaj towaru i opakowania, ilość, cechy, numery i wagę sztuk,

10) deklarację o wartości towaru, jeżeli nadawca złożył ją stosownie do art. 63 i

11) wykaz dokumentów, dołączonych przez nadawcę do listu przewozowego.

(2) List przewozowy powinien być podpisany przez nadawcę, który odpowiada za ścisłość danych, zamieszczonych przez niego w liście przewozowym.

Art. 50.

(1) Rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych określi warunki przewozu statkami powietrznemi przedmiotów, nasuwających obawy ze stanowiska bezpieczeństwa i porządku publicznego.

(2) Ograniczenie przewozu przedmiotów, nasuwających obawy ze stanowiska bezpieczeństwa żeglugi powietrznej ustala Minister Komunikacji w porozumieniu z właściwymi ministrami.

Art. 51.

Przedsiębiorca przewozowy obowiązany jest prowadzić na lotnisku listę podróżnych i wykaz przesyłek każdego lotu. Odpis listy i wykazu winien znajdować się na pokładzie danego statku powietrznego i ma być okazywany na żądanie organom służby bezpieczeństwa publicznego oraz celnym.

X. POSTANOWIENIA PASZPORTOWE I CELNE.

Art. 52.

(1) Przelot statków powietrznych przez granice Państwa może się odbywać tylko w miejscach do tego przeznaczonych.

(2) Miejsca, przeznaczone do przelotu granicy Państwa, podaje się do wiadomości publicznej.

(3) Jeżeli statek powietrzny, przybywający z zagranicy, był zmuszony przelecieć granice Państwa w miejscu nieprzeznaczonem do przelotu, w takim razie winien wylądować na najbliższem lotnisku paszportowo-celnem. Dalsza podróż może nastąpić tylko na podstawie pozwolenia po wyjaśnieniu powodu nieprawidłowego przelotu.

Art. 53.

Statki powietrzne, przekraczające granice Państwa, podlegają przepisom celnym i policyjnym. Statki powietrzne, kursujące wewnątrz kraju mogą być poddane dozorowi celnemu i akcyzowemu.

Art. 54.

Statki powietrzne, przybywające z zagranicy do kraju, winny lądować, a odlatujące z kraju za granicę startować wyłącznie na wyznaczonych w tym celu lotniskach paszportowo-celnych. Wykaz lotnisk paszportowo-celnych podaje się do wiadomości publicznej.

XI. PRAWO WŁAŚCIWE DLA STATKÓW POWIETRZNYCH.

Art. 55.

Prawa rzeczowe, dotyczące statku powietrznego, ocenia się według prawa obowiązującego w miejscu zarejestrowania statku.

Art. 56.

Czynności prawne, zdziałane na statku powietrznym w czasie żeglugi, uważa się za zdziałane w miejscu, w którem statek jest zarejestrowany.

XII. ODPOWIEDZIALNOŚĆ.

Art. 57.

(1) Za szkody i straty tak osobiste jak majątkowe, zrządzone wskutek używania statku powietrznego, odpowiada w zasadzie właściciel statku.

(2) Właściciel statku jest wolny od odpowiedzialności, jeżeli oddał statek innej osobie do użytku na jej własny rachunek, a oddanie statku wpisane zostało do rejestru państwowego. W tym przypadku odpowiedzialność ponosi osoba, która wzięła od właściciela statek do użytku na własny rachunek.

(3) Kto nieprawnie używa obcego statku powietrznego, ponosi odpowiedzialność za szkody i straty, a oprócz tego solidarnie z nim są odpowiedzialni właściciel względnie osoba, wyżej określona, chyba, że udowodnią, iż użycie statku nastąpiło bez ich zgody.

(4) Solidarnie z osobami wyżej wymienionemi odpowiadają ci, z których winy szkoda powstała.

(5) Za szkody i straty, zrządzone przez wyrzucenie przesyłek pocztowych z polecenia władzy, odpowiada Skarb Państwa.

Art. 58.

Osoby wymienione w art. 57, są wolne od odpowiedzialności, jeżeli udowodnią że szkoda wynikła bądź z powodu siły wyższej, bądź z winy samego poszkodowanego, bądź wreszcie, że przedsięwzięły wszelkie możliwe środki dla uniknięcia wypadku.

Art. 59.

(1) Odpowiedzialność przedsiębiorcy (art. 44 i 47) za śmierć lub uszkodzenie cielesne podróżnych ogranicza się do wysokości dwudziestu tysięcy złotych na podróżnego.

(2) Nieważne są umowy, mające na celu zwolnienie przedsiębiorcy od odpowiedzialności lub zmniejszenie jej poniżej przepisanej.

(3) Ograniczenie wysokości odszkodowania nie stosuje się w razie udowodnienia przedsiębiorcy grubego niedbalstwa lub złej woli.

(4) Umowa szczególna między podróżnym a przedsiębiorcą może ustalić wyższą granicę odpowiedzialności.

Art. 60.

(1) Za szkody osobiste i majątkowe zrządzone osobom, przewożonym bezpłatnie lub z grzeczności, właściciel statku względnie osoby, w art. 57 wymienione ponoszą odpowiedzialność tylko w razie udowodnienia im grubego niedbalstwa lub złej woli.

(2) Postanowienie to nie stosuje się do przedsiębiorstw lotniczych.

Art. 61.

(1) W razie niepodjęcia zapowiedzianego lotu lub jego przerwy, podróżny ma prawo do zwrotu opłaty przewozowej za drogę nieodbytą, oraz do zwrotu zwykłych kosztów przejazdu od miejsca lądowania statku do najbliższego miejsca z którego będzie mógł podjąć dalszą podróż.

(2) Pozatem przedsiębiorca nie ponosi wobec podróżnych odpowiedzialności za niedokonanie lotu, za opóźnienie odlotu lub przylotu statku powietrznego, ani za utratę połączenia w miejscu przesiadania.

Art. 62.

Przedsiębiorca jest odpowiedzialny za zaginięcie lub uszkodzenie przyjętych do przewozu przesyłek bagażowych lub towarowych od chwili zawarcia umowy o przewóz (art. 48) do chwili wydania przesyłki o ile nie udowodni, że zaginięcie lub uszkodzenie ich powstało:

a) z winy wysyłającego,

b) z powodu niedostatecznego opakowania przesyłki,

c) z powodu właściwości przesyłki lub

d) z powodu siły wyższej.

Art. 63.

Odpowiedzialność przedsiębiorcy za zaginięcie lub uszkodzenie przesyłki bagażowej lub towarowej ogranicza się do wysokości dwustu złotych za przesyłkę. Jeżeli jednak wysyłający złoży specjalną deklarację o wyższej wartości przesyłki wówczas przedsiębiorca jest obowiązany zapłacić sumę zadeklarowaną, chyba, że udowodni, iż suma ta jest wyższa od rzeczywistej szkody.

Art. 64.

(1) Przyjęcie przez odbiorcę przesyłki bez zastrzeżeń stanowi dowód dostarczenia przesyłki w stanie dobrym, zgodnie z umową przewozową.

(2) Jednakże w razie niewidocznego uszkodzenia przesyłki odbiorca może nie później niż w ciągu trzech dni od chwili faktycznego odbioru domagać się wynagrodzenia od przedsiębiorcy lub jego przedstawiciela w miejscu odbioru po uprzednim stwierdzeniu szkody w sposób, określony w przepisach przewozowych.

Art. 65.

(1) Przedsiębiorca ponosi odpowiedzialność za przekroczenie terminu dostawy przesyłki, wolny jest jednak od odpowiedzialności, jeżeli przekroczenie terminu dostawy powstało z przyczyn od niego niezależnych.

(2) Terminy dostawy przesyłek i granice odpowiedzialności przedsiębiorcy za przekroczenie terminu dostawy określą przepisy przewozowe.

Art. 66.

(1) Odbiorca ma prawo uznać przesyłkę za zaginioną, jeżeli przesyłka, zawierająca towar łatwo psujący się, nie będzie mu wydana w miejscu przeznaczenia w przeciągu trzech dni, a każda inna przesyłka w przeciągu dziesięciu dni, licząc od dnia upływu terminu dostawy.

(2) Bieg terminu dostawy wstrzymuje się na cały czas przerwy, spowodowanej załatwieniem formalności celnych, akcyzowych, skarbowych oraz czynności władz administracyjnych.

Art. 67.

Wobec załogi przedsiębiorca odpowiada według przepisów, określających prawa i obowiązki przedsiębiorcy wobec pracowników.

Art. 68.

Roszczenia o wynagrodzenie za szkody, zrządzone osobom trzecim ulegają przedawnieniu z upływem lat dwóch, licząc od dnia kiedy szkoda powstała, roszczenia zaś z tytułu umowy o przewóz — od dnia w którym upłynął termin przylotu podróżnego, względnie termin dostawy.

Art. 69.

Skargi o wynagrodzenie za szkody, wynikłe z używania statku powietrznego, mogą być wnoszone do sądu w miejscu stałej siedziby właściciela statku powietrznego, względnie przedsiębiorcy lub do sądu w miejscu, gdzie szkoda powstała a jeżeli chodzi o roszczenia z tytułu umowy o przewóz — w miejscu zawarcia umowy o przewóz lub w miejscu odbioru przesyłki lub też w miejscu stałej siedziby przedsiębiorcy.

XIII. POSTANOWIENIA KARNE.

Art. 70.

(1) Kto:

1) wykracza przeciw przepisom art. 13, 24 ust. (1), art. 28, 29, 30, 34, 35 ust. (1), art. 36 ust. (1), art. 39, ust. (1), art. 40, ust. (1), art. 42, 43, 44, ust. (1) i (3), art. 51, lub rozporządzeniom wydanym na podstawie art. 15, ust. (2), art. 22, ust. (2), art. 35, ust. (2), art. 36, ust. (2) i art. 37.

2) umieszcza urządzenia i znaki sygnalizacyjne bez uprzedniego zatwierdzenia projektu ich umieszczenia (art. 26), będzie karany aresztem do sześciu tygodni lub grzywną do dwóch tysięcy zł.

(2) Jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się w braku szczególnych okoliczności obciążających grzywnę.

Art. 71.

Kto:

1) wykracza świadomie przeciw przepisom art. 10, ust. (2), art. 15, ust. (3), art. 22, ust. (1), art. 32 i 33 lub rozporządzeniom wydanym na podstawie art. 38, lub 50,

2) podaje do rejestru (art. 11, ust. (1) świadomie nieprawdziwe dane, lub uzyskuje bądź stara się uzyskać podstępnie świadectwo uzdolnienia i upoważnienia (art. 18, 19, ust. (1) i art. 20), —

będzie karany aresztem do sześciu miesięcy i grzywną do trzech tysięcy złotych lub jedną z tych kar.

Art. 72.

(1) Kto:

1) odbywa żeglugę powietrzną nad obszarem państwa Polskiego łącznie z wodami terytorialnemi na statku, niewpisanym do polskiego rejestru państwowego statków powietrznych, lub na statku obcym, nie posiadającym prawa przylotu i przelotu (art. 2, ust. (2),

2) wykracza przecim zakazom, wydanym na podstawie art. 6 i 31, chyba że z okoliczności wynika, że przelot nastąpił wbrew woli pilota,

3) jako członek załogi nie posiada dokumentów, przewidzianych w art. 19,

4) uruchamia statek wbrew przepisowi art. 27 lub statek, który utracił zdolność do lotu,

5) jako właściciel lub najemca statku dopuszcza do popełnienia przez inną osobę czynów, w punktach 1) — 4) określonych, — będzie karany więzieniem do roku i grzywną do pięciu tysięcy złotych lub jedną z tych kar.

(2) Jeśli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się karę więzienia do trzech misięcy lub grzywnę do trzech tysięcy złotych.

Art. 73.

(1) Kto rozmyślnie niszczy, uszkadza, czyni niezdatnemi lub niepewnemi w użyciu statki powietrzne lub urządzenia, służące do bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, zwłaszcza urządzenia sygnalizacyjne, albo przez fałszywe znaki lub sygnały, przez pogwałcenie obowiązków służbowych albo w inny sposób umyślnie zagraża bezpieczeństwu lotu i przez to wystawia na niebezpieczeństwo życie ludzkie — będzie karany więzieniem do lat pięciu.

(2) Usiłowanie ulega karze.

(3) Jeżeli czyn pociągnął za sobą uszkodzenie ciała, przewidziane w art. 235 lub 236 K. K., albo też śmierć człowieka, a sprawca mógł skutek przewidzieć, będzie karany za zbrodnię więzieniem od jednego roku do lat piętnastu, a w razie okoliczności łagodzących więzieniem od sześciu miesięcy do lat pięciu.

(4) Jeżeli czyn popełniono z niedbalstwa, wymierza się karę więzienia do dwóch lat i grzywnę do trzech tysięcy złotych lub jedną z tych kar, jeżeli zaś nastąpił skutek, przewidziany w ustępie trzecim niniejszego artykułu, można powiększyć karę więzienia do lat pięciu.

Art. 74.

(1) Przedmioty, przewożone statkiem powietrznym wbrew zakazowi mogą ulec konfiskacie, jeżeli należą do sprawcy lub uczestnika przestępstwa.

(2) Konfiskatę można także orzec samoistnie, jeżeli przedmioty należą do sprawcy lub uczestnika przestępstwa.

Art. 75.

Na obszarze, na którym obowiązywała ustawa karna z r. 1852, wymierza się za występki przewidziane w art. 72 i 73 ust. (1) i (4), karę aresztu

Art. 76.

W przypadkach, przewidzianych w art. 71, powołane są do orzekánia sądy grodzkie, poza tym zaś sądy okręgowe.

Art. 77.

(1) Do orzekania o czynach przewidzianych w art. 70, powołane są powiatowe władze administracji ogólnej.

(2) Władza orzekająca oznaczy w orzeczeniu na wypadek niemożności ściągnięcia grzywny karę zastępczego aresztu, według swego uznania, jednak nie ponad 4 tygodnie.

Art. 78.

Postanowienia niniejsze w niczem nie zmieniają właściwości władz i sądów wojskowych.

Art. 79.

Postanowienia ustawy karnej skarbowej z dnia 18 marca 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 34, poz. 355) stosuje się również w wypadkach, gdy przestępstwo popełniono przy użyciu statku powietrznego.

Art. 80.

Przestępstwa, popełnione na polskim statku powietrznym poza granicami Rzeczypospolitej, uważa się za popełnione w Polsce w miejscu zarejestrowania statku.

XIV. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

Art. 81.

Zasady współpracy i zakres porozumienia się Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych w przedmiocie lotnictwa cywilnego ustala uchwała Rady Ministrów po zasięgnięciu opinii Komitetu Obrony Państwa.

Art. 82.

(1) Wykonanie niniejszego prawa porucza się Ministrowi Komunikacji, tudzież innym Ministrom stosownie do zakresu ich właściwości.

(2) Ponadto upoważnia się Ministra Komunikacji do przeprowadzenia we własnym zakresie zmian we wszelkich przepisach, wydanych na podstawie prawa niniejszego, jeżeli zmiany te są niezbędne ze względu na potrzebę przystosowania wspomnianych przepisów do obowiązujących Państwo Polskie międzynarodowych przepisów lotniczych, normujących sprawy porządkowo-techniczne, oraz bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Art. 83.

Prawo niniejsze wchodzi w życie w dwa miesiące po ogłoszeniu.

14

Dekret z dnia 26 października 1945 r. o uzupełnieniu przepisów prawa lotniczego.

(przedruk z Dz. U. R. P. z 1945 r. Nr 50, poz. 282)

Na podstawie ustawy z dnia 3 stycznia 1945 r. o trybie wydania dekretów z mocą ustawy (Dz. U. R. P. Nr 1, poz. 1) — Rada Ministrów postanawia, a Prezydium Krajowej Rady Narodowej zatwierdza, co następuje:

Art. 1. W rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69, poz. 437) dodaje się po art. 73 nowy art. 73a o brzmieniu:

Art. 73a. (1) Kto

1) przez zaoranie lub w inny sposób samowolnie przekształca w całości lub w części teren lotniska, albo

2) uszkadza lub czyni niezdatnym do użytku znajdujące się na lotnisku urządzenia pomocnicze dla potrzeb lotnictwa, podlega karze więzienia do lat 5 lub aresztu.

(2) Jeżeli czyn, określony w ust. (1), spowodował wielką szkodę dla Państwa, sprawca podlega karze więzienia.

(3) Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze aresztu do 2 lat lub grzywny do 100.000 zł.

Art. 2. Wykonanie niniejszego dekretu porucza się Ministrom: Obrony Narodowej, Komunikacji, Sprawiedliwości i Administracji Publicznej.

Art. 3. Dekret niniejszy wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

15

Rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. wydane w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, a co do §§ 1—41 oraz §§ 50—65 również w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu, oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych.[1])

(przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 Nr 69, poz. 635).

Na podstawie art. 8 p. a) i c), art. 12, art. 15, ust. 2, art. 16, art. 27, ust. 2 i art. 36, ust. 2 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dn. 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 31, poz. 294) zarządza się co następuje:

Rozdział I.

O rejestrze państwowych statków powietrznych oraz o sposobie ich rejestracji.

I. Rejestr państwowy statków powietrznych oraz warunki i sposób rejestracji.

§ 1. Osoby wymienione w art. 10 punkt 1 prawa lotniczego, które czy to w kraju, czy też na obszarze państwa obcego, nabędą tytuł własności statku powietrznego obowiązane są dla uzyskania prawa dokonywania lotów na danym statku powietrznym, wystąpić o wpisanie go do rejestru państwowego statków powietrznych.

§ 2. Statek powietrzny może być wpisany do rejestru państwowego dopiero wtedy, gdy zostanie stwierdzona jego zdolność do lotu (§§ 18 lub 22) oraz, że nie jest on wpisany do rejestru zagranicznego.

§ 3. Rejestr państwowy statków powietrznych prowadzi Ministerstwo Komunikacji według wzoru Nr 1, załączonego do niniejszego rozporządzenia.

Sposób prowadzenia rejestru państwowego statków powietrznych ustali instrukcja wydana przez Ministra Komunikacji.

§ 4. Ministerstwo Komunikacji dokonywa rejestracji statku powietrznego na podstawie nadesłanego przez właściciela statku powietrznego pisemnego zgłoszenia, sporządzonego według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

---

[1]) Uwzględniono zmiany wprowadzone rozporządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 10.III. 1938 r. (Dz. U. R. P. Nr 18, poz. 140).

Do zgłoszenia winny być dołączone następujące dokumenty:

1) jeden z dowodów stwierdzających:

a) obywatelstwo polskie, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest osoba fizyczna (art. 10 punkt 1 lit. b prawa lotniczego),

b) charakter prawno-publiczny, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest krajowa osoba prawna prawa publicznego (art. 10 punkt 1 lit. c prawa lotniczego),

c) obywatelstwo polskie prezesa i co najmniej $^{2}/_{3}$ członków zarządu, jeżeli właścicielem statku powietrznego jest krajowa osoba prawa prywatnego (art. 10 punkt 1 lit. d prawa lotniczego),

d) obywatelstwo polskie wszystkich spólników, jeżeli właścicielem statku jest spółka jawna (art. 10 punkt 1 lit. e prawa lotniczego).

Osoby prawa publicznego, nie będące instytucjami państwowymi lub samorządu terytorialnego, czynią zadość wymaganiu wymienionemu w punkcie b) ustępu poprzedniego przez powołanie się na odnośny przepis prawny.

Ponadto w wypadkach wyszczególnionych pod b), c) i d) ustępu drugiego, powinien być dołączony również dowód, stwierdzający, że osoby fizyczne, działające przy rejestrowaniu statków w imieniu danej osoby prawnej lub spółki jawnej, są należycie upoważnione do tego działania (wyciąg z rejestru handlowego lub statutu lub też odpowiednie upoważnienie i t.p.)

2) dowód własności statku,

3) jeden z dowodów zdolności statku do lotu, przewidzianych w § 18 lub 22, albo § 23,

4) książkę silnikową (§ 34) lub dowód zdatności silnika lotniczego § 35) wbudowanego na dany statek powietrzny,

5) jeżeli statek powietrzny jest pochodzenia zagranicznego — dowód uiszczena należności celnych,

6) deklarację właściciela statku, stwierdzającą, że statek ten nie był wpisany do żadnego z rejestrów zagranicznych,

7) jeżeli statek powietrzny był wpisany do któregokolwiek z rejestrów zagranicznych — poświadczony konsularnie dowód urzędowy, wystawiony przez państwo, do którego rejestru statek był wpisany lub odpis tego dowodu stwierdzający że statek ten został prawidłowo wykreślony z rejestru tego państwa,

§ 5. Jeżeli dokumenty wymienione w § 4 zostały uznane za wystarczające, Ministerstwo Komunikacji nadaje statkowi powietrznemu znaki przynależności państwowej i rejestracji, przewidziane w § 42.

Po umieszczeniu znaków na statku, zainteresowana osoba powinna przedstawić Ministerstwu Komunikacji dwa zdjęcia fotograficzne statku powietrznego, z których 2 odbitki z przodu i 3 odbitki z boku. Odbitki powinny mieć wymiar 9 × 12 cm

Zdjęcia te winny być dokonane ściśle z przodu (prostopadle do osi kadłuba) i z profilu (równolegle do osi kadłub. bez odchyleń, przyczym tło zdjęć powinno być jednolite (horyzont).

§ 6. Po otrzymaniu zdjęć Ministerstwo Komunikacji dokonywa wpisu statku powietrznego do rejestru państwowego.

Przez wpisanie statku powietrznego do rejestru państwowego stwierdza się identyczność danego statku, ustanawia się jego przynależność państwową polską i określa się właściciela tego statku

§ 7. Na dowód wpisania statku powietrznego do rejestru Ministerstwo Komunikacji wydaje właścicielowi tego statku:

1) kartę rejestracyjną sporządzoną według wzoru Nr 3, dołączonego do niniejszego rozporządzenia oraz

2) księgi pokładowe, o których mowa w § 50 lit. a) i b).

II. Zmiany w rejestrze państwowym.

§ 8. Wpisaniu do rejestru państwowego podlegają następujące zmiany, dotyczące statku powietrznego:

a) sprzedaż, cesja lub inny przelew prawa własności statku powietrznego,

b) wynajem statku lub oddanie go do użytku innej osobie na jej własną odpowiedzialność (użytkowanie)

c) przebudowa statku, zmieniająca jego charakterystykę techniczną,

d) zmiana typów silników, wbudowanych na statek na inne chociażby o tej samej mocy,

e) zmiana kategorii i podkategorii statku,

f) zmiana portu ojczystego; za port ojczysty uważa się lotnisko, zgłoszone przez właściciela statku przy rejestracji, jako główne miejsce przebywania tego statku,

g) zmiana miejsca zamieszkania (siedziby) właściciela,

h) zmiana zarządu krajowej osoby prawnej prawa prywatnego, który własnością jest statek powietrzny.

§ 9. Celem przeprowadzenia jednej ze wspomnianych w § 8 zmian, właściciel statku powinien w ciągu 14 dni od zajścia zmiany wnieść do Ministerstwa Komunikacji zgłoszenie, podając dokładnie charakter powstałej zmiany oraz dołączając do zgłoszenia kartę rejestracyjną i niezbędne dowody.

W razie zmiany prawa własności statku powietrznego obowiązek zawiadomienia o tym Ministerstwa Komunikacji ciąży również na nowonabywcy.

§ 10. W razie zmiany właściciela statku dawna karta rejestracyjna zostaje skasowana, a nowy właściciel otrzymuje nową kartę rejestracyjną.

W razie wynajmu lub oddania statku powietrznego innej osobie do użytku na jej własną odpowiedzialność kartę rejestracyjną z odpowiednią adnotacją wydaje się osobie biorącej statek w użytkowanie

III. Skreślenie z rejestru.

§ 11. Skreślenie statku powietrznego z rejestru następuje:

1. Z urzędu

a) po upływie roku od daty zawieszenia ważności świadectwa sprawności technicznej (§ 27) jeżeli ważność ta nie została w międzyczasie odnowiona,

b) niezwłocznie — w razie stwierdzenia przez Ministerstwo Komunikacji że statek powietrzny przestał być własnością osób wymienionych w punkcie 1 art. 10 prawa lotniczego, bądź też został wpisany do rejestru zagranicznego, względnie w wypadkach, unieważnienia świadectwa sprawności technicznej, przewidzianych pod lit. a), d) e), i f) § 29 niniejszego rozporządzenia.

O skreśleniu statków z urzędu należy niezwłocznie zawiadomić właściciela względnie użytkownika statku powietrznego.

Osoby te powinny w ciągu 14 dni od daty otrzymania zawiadomienia, zwrócić Ministerstwu Komunikacji kartę rejestracyjną.

2) Na wniosek strony:

niezwłocznie — po zawiadomieniu Ministerstwa Komunikacji przez osobę zainteresowaną o fakcie, na zasadzie którego statek powietrzny powinien być skreślony z rejestru. Zawiadomienie powinno być przesłane do Ministerstwa Komunikacji w ciągu 14 dni od daty nastąpienia takiego faktu. Do wniosku powinna być dołączona karta rejestracyjna statku, o którego skreślenie z rejestru strona występuje.

Osoby zainteresowane mogą otrzymywać za opłatą przewidzianą w art. 157 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr 41, poz. 413) urzędowy dowód wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego.

Rozdział II.

Badanie zdolności statków powietrznych do lotu.

I. Postanowienia ogólne.

§ 12. Badanie zdolności i nadzór techniczny obejmują nietylko same statki powietrzne lecz i:

a) badanie i kontrolę silników, urządzeń oraz przyrządów, przeznaczonych do wbudowywania na statki powietrzne,

b) badanie i kontrolę materiałów użytych do budowy i napraw statków powietrznych oraz przedmiotów, o których mowa pod lit. a) wyżej,

c) badanie przyczyn technicznych wypadków ze statkami powietrznymi (§ 38).

§ 13. Badanie do lotu statków powietrznych oraz nadzór techniczny nad niemi, będą dokonywane w ramach przewidzianych w § 12, łącznie lub oddzielnie, przez instytucje wskazane przez Ministra Komunikacji, który będzie podawał do wiadomości publicznej nazwy tych instytucyj ze wskazaniem ich siedzib oraz wyszczególnieniem kompetencyj.

Instytucje te dokonują badania zdolności statków powietrznych do lotu i nadzoru technicznego nad tymi statkami na podstawie obowiązujących Polskę w tej sprawie przepisów międzynarodowych, jak również na podstawie przepisów wydanych przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z Ministrem Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych oraz Przemysłu i Handlu.

§ 14. Instytucje, o których mowa w § 13, obowiązane są przedstawiać uprawnionym przedstawicielom Ministerstwa Komunikacji wszelkie dokumenty i rysunki dotyczące danego statku powietrznego.

Przedstawiciele ci mają prawo brać udział w badaniach i próbach dokonywanych ze statkiem powietrznym.

§ 15. Na decyzje instytucyj, o których mowa w § 13 w przedmiocie nadzoru technicznego, służy osobie zainteresowanej prawo wniesienia zażalenia do Ministerstwa Komunikacji w terminie dwutygodniowym (licząc od dnia zawiadomienia o decyzji)

II. Badanie pierwowzorów.

§ 16. Za pierwowzór danego typu statków powietrznych uważa się pierwszy statek powietrzny, zbudowany według dokumentów, dotyczących pierwowzoru statku powietrznego, o ile otrzyma dowód stwierdzający jego zdolność do lotu (§ 18).

§ 17. W celu zbadania zdolności do lotu pierwowzoru statku powietrznego, należy przedstawić instytucji wskazanej przez Ministra Komunikacji (§ 13) wszelkie rysunki i dane techniczne, dotyczące tego pierwowzoru, stosownie do postanowień przepisów przewidzianych w § 13.

§ 18. Instytucja, o której mowa w § 17 przeprowadza badania pierwowzoru oraz:

a) w razie dodatniego wyniku tych badań — wystawia orzeczenie o zdolności statku powietrznego do lotu i przesyła je wraz z rysunkami i danymi technicznymi Ministerstwu Komunikacji.

W orzeczeniu tym powinny być wyszczególnione:

1) dane charakterystyczne statku, niezbędne do wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku, przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu,

2) wyniki kontroli obliczeń i związanych z nią prób,

3) wyniki kontroli budowy,

4) wyniki badania wyczynów,

5) wyniki próby eksploatacyjnej.

Orzeczenie to oraz dołączone do niego rysunki i dane techniczne stanowią dokumenty pierwowzoru statku powietrznego.

Na podstawie tych dokumentów Ministerstwo Komunikacji wpisuje dany pierwowzór do prowadzonego przez siebie rejestru pierwowzorów statków powietrznych,

b) w razie ujemnego wyniku badań odsyła osobie zainteresowanej rysunki i dane techniczne ze szczegółową opinią.

§ 19. Pierwowzory statków powietrznych, które mają być wpisane do rejestru państwowego a które zostały zatwierdzone przez państwa obce mogą być zatwierdzone przez Ministerstwo Komunikacji na podstawie urzędowego dokumentu, stwierdzającego zdolność tego pierwowzoru do lotu, wystawionego przez obce państwo zatwierdzające.

III. Badanie statków powietrznych seryjnych.

§ 20. Za statek powietrzny seryjny będzie uważany taki statek, którego zasadnicze części wykonane są według dokumentów pierwowzoru danego statku powietrznego (§ 18 lit. a) ust. 2), który to pierwowzór został zatwierdzony i wpisany przez Ministerstwo Komunikacji do rejestru pierwowzorów statków powietrznych.

§ 21. W celu zbadania zdolności do lotu statku powietrznego seryjnego należy zwrócić się do wskazanej przez Ministra Komunikacji instytucji (§ 13), która przeprowadzi badania w sposób przewidziany w przepisach, o których mowa w § 13.

§ 22. Po stwierdzeniu, że statek powietrzny został wykonany zgodnie z dokumentami pierwowzoru i odpowiada warunkom, ustalonym w przepisach, przewidzianych w § 13, instytucja badająca wystawia orzeczenie zdolności do lotu danego statku powietrznego seryjnego i przesyła je do Ministerstwa Komunikacji.

W orzeczeniu tym powinny być wyszczególnione wszelkie dane niezbędne dla wpisania statku do rejestru państwowego statków powietrznych oraz wypełnienia dokumentów i ksiąg pokładowych statku.

Ważność tego orzeczenia ustala się na 3 miesiące, licząc od dnia jego wydania.

Rozdział III

Świadectwo sprawności technicznej.

I. Sposób otrzymania.

§ 23. Na podstawie przesłanego Ministerstwu Komunikacji orzeczenia o zdolności statku do lotu (§ 18 lub 22), Ministerstwo to wystawia świadectwo sprawności technicznej statku powietrznego, sporządzone według wzoru Nr 4, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Świadectwo sprawności technicznej jest dokumentem urzędowym, stwierdzającym zdolność statku powietrznego do lotów w takim charakterze, jaki został wskazany w tym świadectwie.

§ 24. Jeżeli osoba zainteresowana występuje o otrzymanie świadectwa sprawności technicznej dla danego statku powietrznego bez równoczesnego wystąpienia o zarejestrowanie tego statku, powinna ona celem otrzymania tego świadectwa zwrócić się do Ministerstwa Komunikacji ze zgłoszeniem, sporządzonym według wzoru Nr 2 dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

II. Nadzór techniczny.

§ 25. Z chwilą otrzymania świadectwa sprawności technicznej statek powietrzny zaczyna podlegać nadzorowi technicznemu aż do chwili skreślenia statku z rejestru (§ 11).

Nadzór techniczny obejmuje:

1) oględziny okresowe statku powietrznego dokonywane przez instytucję, wskazaną przez Ministra Komunikacji (§ 13) w odstępach czasu w zależności od decyzyj tej instytucji, wydawanych zgodnie z przepisami, o których mowa w § 13,

2) oględziny dorywcze statku powietrznego przeprowadzane:

a) w razie potrzeby — z własnej inicjatywy wspomnianej instytucji nadzoru,

b) na żądanie właściciela (użytkownika) statku powietrznego w wypadku dokonania napraw znaczniejszych uszkodzeń statku powietrznego, wpływających na jego zdolność do lotu lub w razie wymiany zasadniczych części statku względnie silnika wbudowanego na ten statek.

Oględziny okresowe i dorywcze, o których mowa pod 1) i 2) a) wyżej, przeprowadza wspomniana wyżej instytucja, zawiadamiając uprzednio osobę zainteresowaną o terminie oględzin.

Przed przystąpieniem do napraw lub zmian, o których mowa pod 2 b) wyżej, osoba zainteresowana powinna w celu umożliwienia przeprowadzenia kontroli, napraw i zmian lub prób materiału zawiadomić wspomnianą instytucję.

Instytucja ta może dla celów kontrolnych nakazać wykonanie lotów próbnych.

III. Ważność, zawieszanie i odnawianie ważności świadectwa sprawności technicznej.

§ 26. Świadectwo sprawności technicznej jest ważne dotąd, dopóki ważność jego nie zostanie zawieszona z powodów, wyszczególnionych w § 27.

§ 27. Ministerstwo Komunikacji z urzędu lub na wniosek instytucji wykonywującej nadzór techniczny (§ 25) ma prawo zawieszać ważność świadectwa sprawności technicznej.

Jednakże instytucja ta może zawieszać tymczasowo ważność świadectwa sprawności technicznej w następujących wypadkach:

1) Do czasu ponownego stwierdzenia przez instytucję nadzoru zdolności statku powietrznego do lotu:

a) w razie nieprzedstawienia statku do oględzin okresowych (§ 25 p. 1) w terminie oznaczonym w świadectwie sprawności technicznej statku,

b) w razie ujemnego wyniku oględzin przewidzianych w § 25,

c) w razie wypadków, przewidzianych w § 39 ust. 1,

d) w razie wymiany silnika na inny,

e) w razie wymiany lub zdjęcia ze statku niezbędnych urządzeń i przyrządów wymienionych w świadectwie sprawności technicznej,

2) do czasu odnośnej decyzji instytucji nadzoru w razie gdy właściciel statku lub jego posiadacz nie zastosują się do postanowienia § 25, ustęp przedostatni niniejszego rozporządzenia.

3) do czasu odnośnej decyzji Ministerstwa Komunikacji:

a) w razie stwierdzenia, że księgi pokładowe statku powietrznego wogóle nie są prowadzone, względnie są prowadzone nieprawidłowo, nieregularnie lub niedbale,

b) jeżeli statek powietrzny został użyty do lotów w innym charakterze niż ten, który został wyszczególniony w świadectwie sprawności technicznej.

Instytucja wspomniana powinna zawiadamiać o tymczasowym zawieszeniu Ministerstwo Komunikacji, które zatwierdza lub uchyla powyższe zarządzenie.

§ 28. Zawieszanie tymczasowe i odnawianie na skutek zarządzenia Ministerstwa Komunikacji ważności świadectwa sprawności technicznej stwierdza instytucja nadzoru w tym świadectwie w sposób następujący:

a) w wypadku zawieszenia — przez wypisanie w odnośnych rubrykach świadectwa sprawności technicznej odpowiednich decyzyj oraz wyciśnięcia swojej pieczątki i litery „R" (klasyfikacja „R"), która oznacza niezdolność statku do lotu,

b) w wypadku odnowienia — przez wypisanie w odnośnych rubrykach świadectwa sprawności technicznej odpowiednich decyzyj oraz wyciśnięcie swojej pieczątki i litery „V" (Klasyfikacja „V"), która oznacza zdolność do lotu.

Statek powietrzny, który otrzymał klasyfikację „R" nie ma prawa dokonywania żadnych lotów z wyjątkiem lotów próbnych po przebudowie lub naprawie, dokonywanych zgodnie z warunkami przepisów o dokonywaniu lotów próbnych.

IV. Unieważnienie świadectwa sprawności technicznej.

§ 29. Unieważnienie świadectwa sprawności technicznej następuje niezwłocznie i nieodwołalnie z urzędu lub na wniosek instytucji nadzoru w następujących wypadkach:

a) w razie stwierdzenia przez tę instytucję, że statek powietrzny utracił całkowicie zdolność do lotu,

b) w razie wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego z innej przyczyny niż wymieniona w punkcie a) wyżej,

c) jeżeli statek w ciągu trzech miesięcy od daty wystawienia świadectwa sprawności technicznej nie został wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych,

d) jeżeli nastąpiła wymiana silnika (ów) statku na inny (e), którego (ych) typ (y) nie odpowiada (ją) warunkom pierwowzoru,

e) w razie dokonania takiej przebudowy statku, która nie odpowiada warunkom pierwowzoru,

f) w razie stwierdzenia przez instytucję nadzoru, że właściciel statku powietrznego utrzymuje ten statek w zaniedbaniu i nie zachowuje koniecznych środków ostrożności w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu.

Unieważnione świadectwo sprawności technicznej winno być zwrócone w terminie dwutygodniowym do Ministerstwa Komunikacji, z wyjątkiem wypadków gdy statek powietrzny został sprzedany zagranicę.

V. Inne postanowienia.

§ 30. W razie zapisania strony 4 świadectwa sprawności technicznej właściciel statku, po przedstawieniu zużytego egzemplarza takiego świadectwa do Ministerstwa Komunikacji, otrzymuje bezpłatnie nowe świadectwo.

Rozdział IV.

Ewidencja silników lotniczych.

§ 31. Silnik lotniczy może być wbudowany do statku powietrznego dopiero wtedy, gdy zostanie wpisany do kartoteki silników lotniczych, prowadzonej przez Ministerstwo Komunikacji.

§ 32. Silnik lotniczy może być wpisany do kartoteki dopiero wtedy gdy pierwowzór jego został wpisany do rejestru pierwowzorów silników lotniczych, prowadzonego przez Ministerstwo Komunikacji oraz gdy zostanie stwierdzona jego zdolność do wbudowywania na statki powietrzne (§ 35).

§ 33. Wpisu silnika do kartoteki dokonuje się na podstawie pisemnego zgłoszenia, sporządzonego według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia.

Do zgłoszenia tego należy dołączyć dowód zdatności silnika do wbudowywania na statki powietrzne (§ 35).

§ 34. Na dowód wpisania silnika do kartoteki Ministerstwo Komunikacji wydaje osobie zainteresowanej książkę silnikową sporządzoną według wzoru Nr 5, dołączonego do niniejszego rozporządzenia, która jest urzędowym dokumentem stwierdzającym zdatność silnika do używania w lotnictwie. Wydanie książki silnikowej zaznacza się w kartotece silników lotniczych.

§ 35. Przy badaniu zdatności silników lotniczych do wbudowywania na statki powietrzne mają analogiczne zastosowanie postanowienia rozdziału II niniejszego rozporządzenia, dotyczące badania zdolności do lotu statków powietrznych z tą różnicą, że orzeczenie o zdatności silnika pierwowzoru do wbudowywania na statki powietrzne powinno zawierać:

1) dane charakterystyczne niezbędne do wypełnienia rejestru pierwowzorów silników i książki silnikowej,
2) wyniki kontroli obliczeń i związanych z nią prób,
3) wyniki kontroli budowy,
4) wyniki prób zdatności,
5) wyniki prób użyteczności.

§ 36. Od chwili otrzymania książki silnikowej aż do chwili skreślenia silnika z kartoteki silników lotniczych, silnik pozostaje pod nadzorem technicznym instytucji nadzoru (§ 25).

§ 37. Skreślenie silnika z kartoteki następuje na wniosek instytucji nadzoru, z którą to chwilą silnik przestaje być zdatnym do wbudowywania na statki powietrzne, o czym powinni być powiadomieni instytucja nadzoru oraz właściciel silnika.

Skreślenie silnika z kartoteki może nastąpić również i na wniosek właściciela silnika.

Rozdział V.

Wypadki statków powietrznych.

§ 38. Do badania technicznych przyczyn wypadków statków powietrznych upoważniona jest instytucja nadzoru (§ 25), która składa Ministerstwu Komunikacji szczegółowe sprawozdanie z przeprowadzonych dochodzeń.

§ 39. Jeżeli wskutek wypadku statek został uszkodzony, a uszkodzenie uniemożliwia dalszy bezpieczny lot statku, lub w wypadku, gdy dowódca statku nie jest w stanie tego uczynić miejscowe organa władz lotniczych lub bezpieczeństwa publicznego powinny natychmiast i bezpośrednio zawiadomić o wypadku drogą telefoniczną lub telegraficzną najbliższą instytucję nadzoru.

W tym celu w księgach pokładowych statku powietrznego powinny być wskazane adresy zwykły, telegraficzny i telefoniczny centrali oraz placówek instytucji nadzoru.

Zawiadomienie powinno zawierać następujące dane:

a) Nr rejestru statku,
b) znaki rejestracyjne statku,
c) stan załogi, oraz
d) dokładne oznaczenie miejsca wypadku z podaniem województwa, powiatu oraz przybliżonej odległości od najbliższej stacji kolejowej.

Jeżeli uszkodzenie statku nie uniemożliwia dalszego bezpiecznego lotu statku, statek powietrzny po uskutecznieniu koniecznej naprawy, może lecieć dalej jednakże niezwłocznie po przybyciu na lotnisko, na którym urzęduje zawiadowca portu Ministerstwa Komunikacji, należy zgłosić u tego zawiadowcy wypadek, oraz poddać statek oględzinom miejscowej względnie najbliższej placówki instytucji nadzoru.

§ 40. Statku powietrznego, który uległ wypadkowi uniemożliwiającemu dalszy bezpieczny lot nie wolno bez zezwolenia przedstawiciela instytucji nadzoru ruszać z miejsca, dotykać lub przesuwać, jak również nie wolno poruszać lub przestawiać żadnej z jego części składowych, chyba, że zachodzi tego konieczna potrzeba w celu ocalenia osób lub uchronienia od zniszczenia rzeczy, znajdujących się pod uszkodzonym statkiem lub jego szczątkami. Czynności takie mogą być również przedsięwzięte w celu zapobieżeniu niebezpieczeństwu zagrażającemu ze strony uszkodzonego statku, lub w celu usunięcia przeszkody, tamującej ruch.

§ 41. Instytucja nadzoru, otrzymawszy zawiadomienie (§ 39) wysyła natychmiast na miejsce wypadku swego przedstawiciela, który przeprowadza dochodzenie z punktu widzenia technicznego. Przedstawiciel ten ma prawo zarządzić przesunięciu lub przeniesienie uszkodzonego statku i jego części składowych.

Rozdział VI.

Znaki na statkach powietrznych.

§ 42. Każdy statek powietrzny, wpisany do rejestru państwowego, powinien być oznaczony grupą znaków, składającą się z pięciu wielkich liter alfabetu łacińskiego.

Pierwszymi literami tej grupy są litery SP, oznaczające polską przynależność państwową statku, powinny być one oddzielone poziomą kreską od pozostałych trzech liter stanowiących znak rejestracyjny statku powietrznego np. SP—ADF.

§ 43. Znak rejestracyjny może składać się z różnych kombinacyj trzech dużych liter całego alfabetu łacińskiego, z wyjątkiem kombinacyj liter: SOS, XXX, PAN, TTT oraz kombinacyj w których litera W znajdowałaby się w środku.

Znak rejestracyjny ustalony dla statku powietrznego nie podlega żadnym zmianom i nie może być nadany innemu statkowi powietrznemu dopóki statek, mający ten znak nie zostanie skreślony z rejestru państwowego.

§ 44. Grupa znaków określona w § 42, powinna być namalowana i rozmieszczona na statku powietrznym w sposób następujący:

a) Na samolotach — dwupłatowcach umieszcza się grupę znaków na powierzchni dolnej płatów dolnych, na powierzchni górnej płatów górnych oraz po obu stronach kadłuba między skrzydłami i płatami ogona. Litery znaków na płatach dolnych i górnych powinny być zwrócone górną częścią do przedniej krawędzi płotów.

Na jednopłatowcu umieszcza się grupę znaków na górnej i dolnej powierzchni płata w sposób wyżej wskazany.

Na samolocie nie mającym kadłuba umieszcza się grupę znaków na obu bokach łodzi zastępującej kadłub.

b) Na sterowcach umieszcza się grupę znaków po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego oraz na górnej powierzchni sterowca w równej odległości od znaków bocznych.

Na balonach kulistych umieszcza się przy linii największego obwodu poziomego dwie grupy znaków jak najbardziej od siebie oddalone.

Na innych balonach znaki te powinny być umieszczone po obu bokach możliwie najbliżej największego przekroju poprzecznego takiego balonu, bezpośrednio pod pasem osprzętu linowego lub punktami zaczepienia lin podwieszenia kosza.

Znaki umieszczone na bokach sterowców powinny być widoczne tak z boku jak i z dołu.

§ 45. Wymiary znaków przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych powinny być następujące:

a) na samolotach: wysokość znaków na skrzydłach powinna wynosić cztery piąte szerokości skrzydeł, wysokość zaś znaków na kadłubie lub na łodzi powinna wynosić cztery piąte największej wysokości mierzonej w największej części kadłuba lub łódki, na której to części znaki te mają być wymalowane;

b) na sterowcach wysokość znaków nie powinna być mniejsza od dwunastej części obwodu największego przekroju poprzecznego sterowca;

c) na balonach kulistych: wysokość znaków powinna wynosić co najmniej piętnastą część obwodu największego przekroju poprzecznego balonu;

d) na innych balonach: wysokość znaków powinna wynosić co najmniej dwunastą część obwodu największego przekroju poprzecznego takich balonów.

Na wszystkich statkach powietrznych wysokość znaków nie powinna przekraczać 2.5 metra.

§ 46. Litery znaków powinny być malowane kolorem farby wyraźnie odcinającym się od koloru skrzydeł lub kadłuba na których znaki te namalowano.

Litery powinny być wykonane w formie pełnego druku, wszystkie jednego typu i wymiaru; odstęp zaś między literami powinien być równy połowie szerokości liter.

Szerokość liter, o ile na to pozwala konstrukcja statku, powinna być równa dwum trzecim ich wysokości; a grubość—jednej szóstej tej wysokości.

Długość kreski, oddzielającej znak przynależności państwowej statku od znaku rejestracyjnego powinna równać się szerokości jednej litery, grubość zaś tej kreski powinna być taka sama jak grubość liter.

§ 47. Wewnątrz kabiny pasażerskiej statków powietrznych, należących do przedsiębiorstw komunikacji lotniczej, powinna być umieszczona mosiężna tabliczka o wymiarze 7×10 cm, na której winny być wyryte: znak przynależności państwowej i rejestracyjny statku, nazwa przedsiębiorstwa oraz adres tego przedsiębiorstwa.

§ 48. Na statku powietrznym powinien być uwidoczniony całkowity ciężar statku, wskazany w świadectwie sprawności technicznej. Napis uwidoczniający dozwolone obciążenie statku winien być dokonany literami o wysokości 10 cm i umieszczony nazewnątrz po lewej stronie kadłuba lub łodzi statku powietrznego w części, przeznaczonej dla pasażerów i ładunku, w odległości 1-6 szerokości kadłuba od jego krawędzi dolnej.

§ 49. W wypadku wykreślenia statku powietrznego z rejestru państwowego (§ 11) znaki przynależności państwowej i rejestracji powinny być natychmiast z tego statku usunięte.

Rozdział VII.

Księgi pokładowe statków powietrznych oraz sposób ich zakładnia i prowadzenia.

§ 50. Księgi pokładowe statku powietrznego są następujące:

a) dziennik podróży,

b) książka statku powietrznego,

c) książka silnikowa (§ 34).

Dziennik podróży i książka statku powietrznego powinny być prowadzone według wzórów Nr 6 i 7 dołączonych do niniejszego rozporządzenia.

Księgi pokładowe wydaje Ministerstwo Komunikacji, za odnośną opłatą.

Jeżeli wydanie ksiąg pokładowych ma nastąpić oddzielnie do rejestracji statku, osoba zainteresowana powinna złożyć w celu otrzymania tych ksiąg, zgłoszenie sporządzone według wzoru Nr 2, dołączonego do niniejszego rozporządzenia. Wydanie dziennika podróży i książki statku powietrznego wpisuje się do rejestru państwowego.

§ 51. Posiadanie i prowadzenie dziennika podróży obowiązuje przy dokonywaniu lotów:

a) zarobkowych,

b) zagranicznych.

Obowiązek posiadania i prowadzenia książki statku powietrznego dotyczy wszystkich bez wyjątku statków powietrznych.

§ 52. Dziennik podróży statku powietrznego powinien mieć wymiar 210 × 297 mm, a książka statku powietrznego i silnikowa wymiar 20 × 12,5 cm.

Księgi pokładowe powinny być sznurowane i zaopatrzone w pieczęć lakową i podpis urzędu rejestracyjnego, wszystkie zaś kartki kolejno ponumerowane.

§ 53. Przy wydawaniu dziennika podróży Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w nim pierwszą stronę.

Zapisy na dalszych stronach dziennika podróży w rubrykach 1—10 uskutecznia w czasie lotu lub niezwłocznie po wylądowaniu dowódca statku powietrznego lub upoważniony przez niego członek załogi. Zapisy, dotyczące każdego lotu powinny być potwierdzone podpisem dowódcy statku powietrznego.

Zapisy te powinny być przed odlotem i po przylocie przedstawiane na lotniskach do poświadczenia miejscowym organom władz państwowych.

Zapisy dotyczące urodzeń i zgonów, jakie by się wydarzyły na statku powietrznym podczas lotu (art. 43 prawa lotniczego), powinny być dokonywane przez dowódcę statku powietrznego w rubryce 10 każdej strony dziennika podróży, zatytułowanej „(10). Wydarzenia, uwagi ewentualne, podpis odpowiedzialnego dowódcy statku powietrznego"

§ 54. Przy wydawaniu książki statku powietrznego Ministerstwo Komunikacji wypełnia w niej i poświadcza strony 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 oraz 14 i 15.

Pozostałe strony książki, a mianowicie:

a) strony 8 i 9 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego (§ 25),

b) strony 10 i 11 wypenia na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu (§ 18), upoważniającego do dokonywania zmian w stosunku do pierwowzoru, osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a poświadcza wspomniany rzeczoznawca,

c) strony 12 i 13 oraz 16 do 23 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego,

d) strony 24 i 25 i następne do końca książki wypełnia dowódca statku powietrznego w czasie lotu lub w ciągu godziny po przybyciu na lotnisko.

§ 55. Przy wydawaniu książki silnikowej Ministerstwo Komunikacji wypełnia i poświadcza w niej strony 1, 2, 3 oraz 5 i 6.

Pozostałe strony książki, a mianowicie:

a) strony 4 i od 7 do 13 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego,

b) pozostałe strony wypełnia osoba wyznaczona przez właściciela lub użytkownika statku powietrznego.

Każdorazowy okres pracy silnika powinien być wciągnięty do książki silnikowej nie później niż w godzinę po zatrzymaniu silnika.

§ 56. Księgi pokładowe powinny być utrzymane starannie w porządku i czystości.

Wszelkie zapisy w tych księgach z wyjątkiem zapisów dokonywanych w czasie lotów, powinny być dokonywane atramentem. Zapisy dokonywane w czasie lotu mogą być dokonywane ołówkiem chemicznym.

Nie wolno w księgach pokładowych czynić żadnego wpisu nieczytelnym w jakikolwiek bądź sposób ani też nie wolno wpisów wycierać i wyskrobywać. Nie wolno również żadnej kartki z tych ksiąg wydzierać, a przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można było je odczytać.

Zapisy dotyczące nieprzerwanej serii lotów, dokonanych nad tym samym lotniskiem w ciągu samego dnia (np. loty szkolne, treningowe, próbne i t.p.) mogą być notowane sumarycznie, przy czym w tym wypadku powinny być one uskuteczniane przez osobę odpowiedzialną za dokonywanie tych lotów.

§ 57. Uwidocznione w karcie rejestracyjnej zmiany (§ 9), poczynione we wpisach do rejestru, Ministerstwo Komunikacji uwidacznia również w księgach pokładowych i świadectwach sprawności technicznej przedstawionych w tym celu przez właściciela statku.

§ 58. Właściciel statku jest obowiązany księgi pokładowe, zużyte wskutek zapisania wszystkich kartek lub wymienione na nowe, starannie przechowywać wciągu 3 lat licząc od dnia zużycia lub wymiany i przedstawić je w ciągu tego okresu na każde żądanie zainteresowanych władz państwowych.

Rozdział VIII.

Postanowienia końcowe.

§ 59. Karta rejestracyjna, świadectwo sprawności technicznej i księgi pokładowe statku winny w czasie ruchu stale znajdować się na statku powietrznym, dla którego zostały wydane i być w przechowaniu u dowódcy statku powietrznego.

§ 60. Karta rejestracyjna, świadectwo sprawności technicznej oraz księgi pokładowe statku powietrznego powinny być okazywane na każde

żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub celnych.

§ 61. W razie zagubienia lub zniszczenia karty rejestracyjnej świadectwa sprawności technicznej albo też ksiąg pokładowych danego statku powietrznego właściciel lub posiadacz tego statku powinien niezwłocznie zawiadomić o tym pisemnie Ministerstwo Komunikacji. W celu uzyskania na nowo dokumentów lub też ksiąg pokładowych należy wystąpić do Ministerstwa Komunikacji z prośbą o ich wydanie dołączając do prośby ogłoszenie zgubienia w Monitorze Polskim.

Zgubienie wyżej wymienionych dokumentów i ksiąg pokładowych winno być odnotowane w państwowm rejestrze statków powietrznych oraz w nowowydanych dokumentach i księgach, które powinny być oznaczone nadrukiem „duplikat".

§ 62. W razie:

a) braku na statku powietrznym nadanych przy rejestracji znaków, przewidzianych w rozdziale VI niniejszego rozporządzenia, lub wykonania ich w sposób nieprzepisowy,

b) stwierdzenia niezgłoszenia Ministerstwu Komunikacji w oznaczonym terminie zmian, przewidzianych w § 8,

c) stwierdzenia, iż pomimo zawieszenia lub unieważnienia świadectwa sprawności technicznej statek powietrzny jest nadal używany,

d) stwierdzenia, że statek powietrzny nie posiada ksiąg pokładowych, lub, że książki pokładowe nie są prowadzone lub są prowadzone nieprawidłowo,

organa wymienione w § 63 niezależnie od obowiązku kierowania spraw tego rodzaju na drogę odpowiedzialności karnej, mają prawo natychmiastowego odebrania karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej oraz wydania zakazu wykonywania lotów przez statek powietrzny. W razie potrzeby, niedopuszczenie do dalszego wykonywania lotów może nastąpić przez zastosowanie środków przymusowych w trybie postępowania przymusowego w administracji państwowej.

Odebrane dokumenty statku powietrznego powinny być przesyłane niezwłocznie do Minsterstwa Komunikacji, które w sprawie dalszego postępowania poweźmie ostateczną decyzję.

§ 63. Władzami lotniczymi w rozumieniu niniejszego rozporządzenia są:

1) w odniesieniu do lotnisk cywilnych — Ministerstwo Komunikacji,

2) w odniesieniu do lotnisk wojskowych—Ministerstwo Spraw Wojskowych.

Organami tych władz są na lotniskach:

a) cywilnych—zawiadowcy portów lotniczych Ministerstwa Komunikacji,

b) wojskowych — komendanci wojskowi tych lotnisk.

Na lotniskach, na których organa wymienione pod lit. a) lub b) wyżej nie urzędują oraz poza obrębem lotnisk wogóle nadzór nad wykonywaniem postanowień niniejszego rozporządzenia należy ponadto do władz bezpieczeństwa publicznego lub organów tych władz.

§ 64. Postanowienia niniejszego rozporządzenia nie dotyczą szybowców, co do których zostaną wydane odrębne przepisy[1]).

§ 65. Rozporządzenie niniejsze wchodzi w życie w trzy miesiące po dniu ogłoszenia. Od tego dnia tracą moc:

a) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 20 czerwca 1928 r. o księgach pokładowych oraz o sposobie ich zakładania i prowadzenia (Dz. U. R. P. Nr 77, poz. 688), oraz

b) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dn. 11 maja 1929 r. o systemie znaczenia statków powietrznych i sposobie umieszczania znaków na statkach (Dz. U. R. P. Nr 59, poz. 462).

---

[1]) Paragraf ten utracił moc obowiązującą na skutek przepisu § 65 ust. (2) lit. a) rozporządzenia z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym, w Dz. Urz. Min. Kom. z 1937 r. Nr 53, Część C strona 707.

Według przepisu § 3 wyżej wspomnianego rozporządzenia do sprzętu szybowcowego mają zastosowanie przepisy komentowanego rozporządzenia o rejestrze państwowym statków powietrznych ze zmianami i uzupełnieniami ustalonymi w § § 4—8 omawianego rozporządzenia o lotnictwie szybowcowym.

Załączniki do rozp. Min. Kom. z dnia 5 kwietnia 1932 r. (poz. 635).

Wzór Nr 1.
do § 3.

(Str. 1).

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI LOTNICTWO CYWILNE
Rejestr Państwowy Statków Powietrznych.

(Str. 2)	
Nr bież. rejestru . . . . Nr rejestru dokumentów pierwowzorów . . . . Nr rejestru międzynarodowego . . .	Miejsce na fotografię statku powietrznego z boku o wymiarze 9 X 12

I. Statek powietrzny.

1) Typ . . . . 2) Seria . . . .
3) Nr fabryczny . . . . 4) Grupa . . . .
5) Podgrupa . . . . 6) Kategoria . . . .
7) Podkategoria . . . . 8) Nazwa wytwórni . . . .
9) Miejsce i rok budowy . . . .

10) Silnik (i)
Ilość . . . . . Typ (y) . . . . Znaki typu . . . .
Moc międzynarodowa i specjalna (o ile jest znana) . . . . przy
ilości obrotów na minutę międzynarodowej i specjalnej . . . .

11) Śmigło (a):
Ilość . . . . . Typ (y) . . . . Nr typu . . . . . .
Skok . . . . . Średnica . . . .

został wpisany dnia . . . . 19 . . r. do niniejszego rejestru na zasadzie
zgłoszenia Nr . . . . a dnia . . . . przedstawionego przez
p. . . . .
i działającego w imieniu . . . .
i na rzecz . . . .
zamieszkałego (mającego siedzibę) w . . . .

Statek otrzymał znaki rejestracyjne . . . .

na dowód czego została wydana karta rejestracyjna Nr . . . .

Podpis urzędnika prowadzącego rejestr

(Str. 3).

II. **Spis załączników uzasadniających wpisy do niniejszego rejestru i złożonych w aktach.**

1) . . . .
2) . . . .
3) . . . .
4) . . . .
5) . . . .
7) . . . .
8) . . . .
9) . . . .
10) . . . .
11) . . . .
12) . . . .

III. Wykaz ciężarów.

1) Ciężar własny statku łącznie z ciężarem wody w chłodnicach . . . .

2) „ paliwa przy pełnych zbiornikach . . . .

3) „ oleju przy pełnych zbiornikach . . . .

4) „ załogi (przewidziany) . . . .

5) „ osprzętu oprócz radiostacji (przewidziany) . . . .

6) „ radiostacji . . . .

7) Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta) . . .

. . . .

8) Ciężar całkowity (dopuszczalny) . . . .

IV. Zmiany prawa własności statku.

L. p.	Imię i nazwisko i Nr zgłoszenia	Imię i nazwisko właściciela (firma, nazwa spółki lub osoby prawnej)	Adres	Tytuł nabycia	Uwagi

(Str. 4).

V. Port ojczysty i jego zmiany.

L. p.	Data zgłoszenia	Nr zgłoszenia	PODSTAWA	UWAGI

VI. Ograniczenie prawa własności (najem, oddanie do użytku na własną odpowiedzialność i t. p.).

L. p.	Data zgłoszenia	Nr zgłoszenia	Imię i nazwisko użytkownika na własną odpowiedzialność (firma lub nazwa)	Adres (siedziba prawna)	Podstawa użytkowania	Termin użytkowania

(Str. 5).

VII. Zmiany w budowie statku w stosunku do pierwowzoru.

Data	ZMIANY	UWAGI

VIII. Inne zmiany, uwagi i zapiski nieprzewidziane wyżej.

L. p.	Data	Nr	PODSTAWA	TREŚĆ	Uwagi

(Str. 6).

IX. Wyniki kontroli technicznej.

L. p.	Data sprawozdania	Nr sprawozdania	Wyniki kontroli	Terminy przedłużenia lub zawieszenia świad. sprawności technicznej	Uwagi

X. Daty i numery wydanych ksiąg pokładowych.

Dziennik podróży			Książka statku powietrznego		
Data	Nr	Uwagi	Data	Nr	Uwagi

(Str. 7).

XI. Pokwitowanie odbioru karty rejestracyjnej i świadectwa sprawności technicznej.

L. p.	Data	Nazwa dokumentu	Podpis kwitującego z odbioru	Uwagi

XII. Wykreślenie z rejestru.

Zgodnie z art. 14 rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 roku o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr 69 poz. 437) oraz § 11 rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 5 kwietnia 1932 r. o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badaniu zdolności do lotu oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków i t. d. (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635), statek powietrzny oznaczony znakami . . . . zostal skreślony z rejestru państwowego statków powietrznych wskutek . . . .
uzasadnionego dokumentami, wystawionymi przez . . . .
dnia . . . . 19 . . r. Nr . . . . i załączonymi do niniejszego rejestru, co własnoręcznym podpisem stwierdza niżej podpisany.

Podpis urzędnika prowadzącego rejestr

. . . .

Następujące dokumenty zwrócono właścicielowi:

1) . . . . 3) . . . .
2) . . . . 4) . . . .

Wymienione dokumenty odebrałem

Podpis właściciela statku

. . . .

Warszawa, dn. . . . . 19 . . r.

Wzór Nr 2.
do § 4.

Do

Ministerstwa Komunikacji
w Warszawie.

ZGŁOSZENIE*).

I. a) Imię i nazwisko . . . .
b) Zawód . . . .
c) Przynależność państwowa . . . .
d) Miejsce zamieszkania (adres) . . . .
. . . .

II. Krajowa osoba prawa publicznego, stowarzyszenie, przedsiębiorstwo, względnie krajowa osoba prawna prawa prywatnego lub spółka jawna:
a) Nazwa (firma) . . . .
b) Przedmiot działania . . . .
c) Skład Zarządu (z wymienieniem przynależności państwowej prezesa i 2/3 członków zarządu) . . . .
d) Siedziba . . . .
e) Podstawa prawna charakteru publicznego . . . .

prosi o:

1) wpisanie statku powietrznego (typ) . . . . . . seria . . . . . .
Nr fabr. . . . . do rejestru państwowego.
Nazwa wytwórni i rok ukończenia budowy . . . .
. . . .
został nabyty od . . . .
i stanowi całkowitą własność . . . .
Jako port ojczysty statku obieram lotnisko w . . . .
Wymaganą ilość zdjęć statku przedstawię po nadaniu statkowi znaków rejestracyjnych.
2) wydanie świadectwa sprawności technicznej,
3) wydanie ksiąg pokładowych, a mianowicie:
a) dziennika podróży,
b) książki statku powietrznego:
c) książ. . . . . . silnik . . . dla silnik. . . . . znak typu . . . .
Nr fabr. . . . .

Do zgłoszenia niniejszego załączam:

a) . . . .
b) . . . .
c) . . . .
d) . . . .
e) . . . .
f) . . . .
g) . . . .

Podpis

. . . .

Miejscowość i data

. . . .

. . . .

Uwaga: **Zbędne rubryki skreślić.**

Wzór Nr 3.
do § 7.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
Ministerstwo Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

Republique Polonaise
Ministere des Communications
Aeronatique Civile

KARTA REJESTRACYJNA Nr . . . .
(Certificat d'immatriculation)

Znaki przynależności państwowej i rejestracji . . . .
(Marques de nationalité et d'immatriculation)

(1) Typ i charakterystyka . . . .
(Type et description)

(2) Nazwa i adres wytwórni . . . .
(Nom et adresse du constructeur)

(3) Numer fabryczny . . . .
(Numéro de serie du constructeur)

(4) Imię i nazwisko właściciela . . . .
(Nom du propriétaire)

(5) Miejsce zamieszkania właściciela (siedziba) . . . .
(Domicile du propriétaire)

(6) Przynależność państwowa właściciela . . . .
(Nationalité du propriétaire)

(7) Port ojczysty . . . .
(Port d'attache)

Wobec oświadczenia właściciela, że powyższy statek powietrzny nie jest zarejestrowany w innym państwie, niniejszym stwierdza się, że statek ten został wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych w Ministerstwie Komunikacji dn. . . . . 19 . . r. zgodnie z przepisami konwencji, urządzającej żeglugę powietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13 października 1919 r. Aneks A i zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 437 z 1935 r.).

Vu la declaration, que l'aeronef ci-dessus designé n'est pas immatriculé dans un autre Etat, il est certifie par present, que cet aeronef, a ete dûment inscrit dans le Registre des Aeronefs Polonais au Ministere de Communications le conformement a la Convention portant reglementation de la navigation aerienne signée a Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe A, et a la loi sur la navigation aerienne du 14 mars 1928, (Journal de lois polonaise No. 69, ex 1935, pos. 437).

Jednocześnie stwierdza się, że otrzymał następujące znaki przynależności państwowej i rejestracji . . . .
oraz że posiada polską przynależność państwową.

Et qu'il a reçu les marques de nationalité et d'immatriculation
et possede la nationalité polonaise.

Warszawa, dn. . . . . 19 . . Pieczęć . . . .
Varsovie, le Cachet podpis (signature)

(Str. 1).

Wzór Nr 4.
do § 23.

RZECZPOSPOLITA POLSKA
Ministerstwo Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

Republique Polonaise
Ministere des Communications
Aeronatique Civile

Miejsce na fotografi ęstatku
o wymiarach 9 × 12.
powietrznego z boku

ŚWIADECTWO SPRAWNOŚCI TECHNICZNEJ Nr . . . .

Certificat de navigabilité.

(Cięższy od powietrza — plus lourd que l'air).

Część pierwsza.

Prémierę partie.

Imię i nazwisko, adres i przynależność państwowa właściciela statku powietrznego.
Nom, prenoms, adresse, nationalité des propriétaires ou de la société proprietaire.

1. Nazwisko (lub nazwa) . . . .
   Nom
2. Imię . . . .
   Prenoms
3. Miejsce zamieszkania (siedziba) . . . .
   Adresse
4. Przynależność państwowa . . . .
   Nationalité

Nazwa wytwórni.
Nom du constructeur.

5. Nazwa . . . .
   Nom

Znaki przynależności państwowej i rejestracji.
Marque de nationalité et d'immatriculation.

6. . . . .

Opis statku.
Description de l'aeronef.

7. Typ . . . . Seria . . . . . Nr fabryczny . . .
   Type Serie Nr. industriel
8. Miejsce i rok budowy . . . .
   Lieu et année de fabrication de l'aeronef

Cechy statku powietrznego / Genre de l'aeronef.

9. Lądowy, wodny lub amfibia . . . .
   Avion, hydravion ou amphibie
10. Ilość płatów . . . .
    Nombre de plans .
11. Ilość silników . . . .
    Nombre de moteurs
12. Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona (łącznie z załogą) . . . .
    Nombre maximum de personnes pouvant etre embarqué (equipage compris)

Zaszeregowanie statku / Classement de l'aeronef

13. Kategoria (normalny, specjalny, akrobatyczny) . . . . . .
    Categorie
14. Podkategoria . . . .
    Subdivision

15. Największa rozpiętość (w linii lotu) . . . .
    Envergure maxima (en position de vol)
16. Największa długość (w linii lotu) . . . .
    Longueur maxima (en position de vol)
17. Największa wysokość (dla hydroplanów — wraz z wózkiem i bez niego) . . . . .
    Hauteur totale (sans et sur chariot pour les hydravions)

(Str. 2).

Silniki
Moteurs

18. Ilość . . . .
Nombre

19. Typy . . . .
Marques

20. Znaki typu . . . .
Types

21. Moc międzynarodowa lub specjalna silnika (ów) K. ZM . . .
Puissance internationale ou speciale du ou des moteurs C. V.
przy . . . . . obrotach na minutę (ilość obrotów międzyna-
a tours par minute (nombre de tours internatio-
rodowa lub specjalna, o ile ta ostatnia jest ustalona).
nale ou speciale, s'il y a lieu).

Zużycie na godzinę przy powyższej mocy **na ziemi (na silnik)** w kg:
Consommation horaire au sol a la puissance cidessus (par moteur):

22. Paliwa . . . . .
Essence

23. Smarów . . . . .
Huile

24. Śmigła
Propulseurs

Ilość . . . . . . typy . . . . Nr typu . . . . .
Nombre types Nr de categorie
Skok . . . . średnica . . . .
Pas diametre

25. Ciężar własny statku z ciężarem wody w chłodnicach (o ile jest znany) . . . . .
Poids de l'aeronef vide, y compris l'eau des radiateurs (s'il est connu)

26. Ciężar paliwa . . . . poids du combustible (reservoirs pleins)
Essence przy pełnych zbiornikach

27. Ciężar oleju . . . .
Huile

28. Ciężar załogi (przewidziany) . . . .
Poids autorisé pour l'equipage

29. Ciężar osprzętu prócz radiostacji (przewidziany) . . . .
Poids autorisé pour l'equipement non compris la T. S. F.

30. Ciężar radiostacji . . . .
Poids du poste de T. S. F.

31. Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta)
Poids commercial (ou fret) maximum autorisé, voyageurs, marchandises lorsque les reservoirs de combustible sont pleins (Pf)

32. Ciężar całkowity (dopuszczalny) *) . . . .
Poids total maximum autorisé

Warunki obowiązujące.
Conditions obligatoires.

33. Ciężar całkowity (dopuszczalny) (słownie) *) . . . .
Poids total maximum autorisé (en lettres)

34. Niezbędna ilość załogi . . . .
Equipage minimum necessaire

35. Nadzór i oględziny . . . .
Inspections et revisions

36. Sposób umocowania ładunku . . . : . . . .
Arrimage du chargement

37. Rozmieszczenie ciężarów . . . .
Repartition de la charge

*) UWAGA. Ciężar całkowity (dopuszczalny) jest sumą ciężarów wyszczególnio-
AVIS IMPORTANT. Le poids total maximum autorisé est la somme des poids et
nych w punktach od 25 do 31 włącznie, samolotu lecącego w powietrzu suchym przy ciśnieniu
des charges mentionnés aux numeros 25 à 31 inclus, correspond au cas de l'avion volant en air
760 m/m słupa Hg i temperaturze 15° C. Ciężar ten w żadnym wypadku nie może być prze-
sec, sous une pression de 760 milimetres de mercure, a une temperature de 15 degres centigra-
kroczony.
des. Ce poids ne doit en aucun cas etre depassé.

Ministerstwo Komunikacji wydaje niniejsze świadectwo sprawności technicznej wyżej
Le Ministere des Communications delivre a l'aeronef ci-dessus designé le present certi-
opisanego statku powietrznego, zgodnie z przepisami konwencji, urządzającej żeglugę po-
ficat de navigabilité conformement a la Convention portant reglementation de la naviga-
wietrzną, podpisanej w Paryżu dn. 13. X. 1919 r. załącznik B oraz zgodnie z postanowieniami
tion aerienne signée a Paris en date du 13 octobre 1919, Annexe B et a la loi sur navigation
rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 14 marca 1928 r. o prawie lotniczym (Dz
aerienne du 14 mars 1928 (Journal de lois polonaises Nr 69, pos. 437 1935).
U. R. P. z 1935 Nr 69, poz. 437).

Świadectwo niniejsze pozostaje w mocy z zastrzeżeniem wypełnienia powyższych wa-
Le certificat ne conservera sa valeur qu'aussi longtemps que les conditions ci-dessus se-
runków i do czasu wskazanego na str. 4.
ront remplies et seulement jusqu'a la date indiquée a la page 4 ci'apres.

Warszawa, dnia . . . . . . 19 . . . M. P. Podpis . . . .
Varsovie, le Cachet Signature

(Str. 3).

Część druga.
Deuxieme partie.

Środki ostrożności, jakie należy zastosować dla zapewnienia bezpieczeństwa żeglugi.
Precautions à prendre pour la sécurité de la navigation.

A. — Rodzaj i sposób umieszczenia przyrządów i sprzętu w jakie statek powietrzny powinien być zaopatrzony, a które winny działać, bez zarzutu.
Espèces et emplacement des instruments et du matériel de bord dont l'aeronef devra être muni pour naviguer et qui devront être en parfait état de marche.

(a) . . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

B. — Niezbędne urządzenia zapobiegające pożarowi lub służące do jego gaszenia w czasie podróży.
Matériel indispensable pour empêcher oucombattre un incendie au cours de la navigation.

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

C. — Środki sanitarne niezbędne do niesienia pierwszej pomocy w razie wypadku.
Matériel indispensable à employer pour les premiers soins à donner en cas d'accidents.

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

(a) Wykaz i opis przyrządów oraz sprzętu.
Nomenclature, déscription du matériel.

(Str. 4).

Oględziny okresowe.
Révisions périodiques.

Data i miejsce oględzin Date et lieu de l'examen	Wynik oględzin[1]) Resultat de l'examen	Świadectwo jest ważne do Le certificat est valable jusqu'au	Podpisy rzeczoznawców Signature des experts

1) W tym miejscu należy wskazać okres czasu i przyczynę zawieszenia lub cofnięcia świadectwa.
Y indiquer notamment les durées, motifs de suspension et retrait de certificat de navigabilité.

Wzór Nr 5.
do §·34.

(Okładka).

KSIĄŻKA SILNIKOWA

Nr . . . . . / . . . . .

Typ silnika . . . .

Nr fabryczny silnika

Znak typu . . . .

(Wewnętrzna strona okładki).

INSTRUKCJA

1. Książka silnikowa powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w niej strony 1, 2, 3 oraz 5 i 6.
2. Książka silnikowa powinna zawsze znajdować się w czasie lotu na pokładzie statku powietrznego, do którego silnik jest wbudowany.
3. Książka silnikowa powinna być utrzymywana starannie w porządku i czystości.
4. Wszelkie wpisy w książce silnikowej powinny być zasadniczo robione atramentem. W książce tej nie wolno czynić żadnego wpisu w jakikolwiek bądź sposób nieczytelnym ani też nie wolno wycierać i wyskrobywać; żadnej kartki z książki nie wolno wydzierać; przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić aby można je było odczytać.
5. Rubryki na stronach 4 i 7—13 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego, pozostałe strony wypełnia osoba wyznaczona przez właściciela lub użytkownika statku powietrznego.
6. Każde uruchomienie silnika winno być notowane w kolejności porządkowej.
7. Pracę silnika w czasie lotów szkolnych i treningowych nad lotniskiem należy notować każdorazowo sumarycznie; rubrykę „Uwagi dowódcy statku" wypełnia wówczas osoba odpowiedzialna za te loty.
8. Każdorazowy okres pracy silnika powinien być wciągnięty do książki silnikowej nie później niż w godzinę po zatrzymaniu silnika.
9. Książkę silnikową należy okazywać na każde żądanie przedstawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, przedstawicieli instytucji nadzoru technicznego, oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego i celnych.

Ministerstwo Komunikacji
Lotnictwo Cywilne

—

(Str. 1)

KSIĄŻKA SILNIKOWA

Nr . . . . . / . . . . .

Typ silnika . . . .

Nr fabryczny silnika

Znak typu . . . .

(Str. 2).

1) Nazwa wytwórni . . . . . . 2) Typ . . . . 3) Znak typu . . . .

4) Moc: nominalna, międzynarodowa, specjalna *) . . . KM 5) Moc największa . . KM

6) Ilość obrotów: nominalna, międzynarodowa, specjalna *) . . . . obr./min.

7) Ilość obrotów największa . . . . . . obr./min.

8) Ciśnienie ładowania: normalne . . . największe w locie . . . największe przy starcie . . . Największe ciśnienie ładowania i największa liczba obrotów są dopuszczalne na przeciąg . . . min.

9) Układ cylindrów . . . 10) Ilość cylindrów . . . 11) Średnica cylindra . . mm

12) Skok tłoka . . . . . . mm.

13) Stopień sprężenia . . . 14) Całkowita pojemność skokowa v. . . . . . . ltr.

15) Ciężar silnika suchego (z piastą) . . . kg. 16) Ciężar silnika na 1 KM . . . g/KM.

17) Wymiary silnika: najw. wysokość względnie średnica . . . . mm, najw. szerokość . . . . . . mm, najw. długość . . . . . mm.

18) Chłodzenie . . . . . . Najw. dopuszczalna temperatura cieczy chłodzącej przy wylocie z silnika względnie temperatura głowicy . . . . . .° C.

19) Regulacja rozrządu na cylindrze Nr . . . . .Luzy zaworowe na silniku zimnym zawory ssące . . . . . . mm, zawory wylotowe . . . . . . mm.

Ssanie	początek	GZP	tolerancja od	do . . . . .
	koniec	DZP	tolerancja od	do . . . . .
Wylot	początek	DZP	tolerancja od	do . . . . .
	koniec	GZP	tolerancja od	do . . . . .
Zapłon	wczesny	przed GZP		
	późny	GZP	Przestawianie zapłonu ręczne, automatyczne *).	

20) Paliwo . . . . . . zużycie paliwa na 1 Kmh przy mocy nominalnej . . . . g/Kmh, przy mocy . . . . . g/Kmh.

21) Olej letni . . . . . zimowy . . . . Najmniejsza ilość oleju w obiegu . . . kg

Ciśnienie oleju normalne . . . . . . kg/cm².

Ciśnienie oleju minimalne . . . . . kg/cm².

Temperatury oleju: najniższa wchodzącego latem . . . .° C.
zimą . . . .° C.

najwyższa wychodzącego latem . . . .° C.
zimą . . . .° C.

Przeciętne zużycie oleju na godzinę . . . kg/h.

22) Świece polecane przez wytwórnię silnika . . . .

*) Zbędne skreślić.

(Str. 3).

Urządzenia dodatkowe przewidziane dla silników.

A. Iskrowniki.

	a	b	c	d	e	f
1) Ilość 2) Typy 3) Znaki typów						

B. Gaźniki.

	a	b	c	d	e	f
1) Ilość 2) Typy 3) Znaki typów						

C. Pompka wodna.

1) Układ . . . . 2) Typ . . . . 3) Uwaga:

D. Pompka olejowa.

1) Układ . . . . 2) Typ . . . . 3) Uwaga:

E. Pompka paliwowa.

1) Układ . . . . 2) Typ . . . . 3) Uwaga:

F. Sprężarka.

1) Układ . . . . 2) Typ . . . . 3) Uwaga:

Wydano w Warszawie dnia . . . .

Podpis i pieczęć:

(Str. 4).

SAMOLOT.

Silnik wbudowano w samolot			Data		Podpis	
Nr. rej.	Znaki rej.	Typ	wbudowania silnika	wybudowan. silnika	Osoby odpowiedzialnej za wykonanie robót	Rzeczoznawcy

(Strona 5 i 6).

Wykaz **napraw notowanych w poprzednich książkach silnikowych**.

L. p.	Rodzaj naprawy	W czasie		Ilość godzin pracy silnika od ostatniej naprawy	Uwagi
		od	do		
					podpis i pieczęć

(Strona 7—13).

Naprawy.

Naprawę rozpoczęto dn. . . . . zakończono . . . .
Opis uszkodzenia: . . . .

3 wiersze

Przy naprawie wykonano następujące prace: . . . .

4 wiersze

Wymieniono następujące części: . . . .

4 wiersze

Próba silnika na hamowni odbywa się dn. . . . . w . . . w czasie godz. . . .
przy ilości obrotów . . . . . i mocy . . . .

Podpis osoby odpowiedzialnej za wykonanie naprawy

Podpis rzeczoznawcy

(Strona 14 i następne z lewej strony).

L. p.	Data	Ilość obrotów na ziemi przy największym dopuszczalnym otwarciu dławicy	Czasy pracy silnika			Uwagi obsługi startowei po przygotowaniu silnika do lotu
			na ziemi	w powietrzu	Razem	

(Strona 15 i następne z prawej strony).

Uwagi dowódcy statku po przylocie o pracy silnika	Oględziny rzeczoznawcy	Ilość godzin pracy silnika	
		od ostatniej naprawy głównej	całkowita
	Z przeniesienia		
	Do przeniesienia		

Wymiar 210 × 297 mm.

Wzór Nr 6.
do § 50.

(Okładka i karta tytułowa).

DZIENNIK PODRÓŻY STATKU POWIETRZNEGO

CARNET DE ROUTE

Cięższy od powietrza (lub lżejszy od powietrza) *)

Aerodyne (ou aerostat)

*) Uwaga: Odpowiedni napis powinien być umieszczony w zależności od tego, dla jakiego rodzaju statku powietrznego przeznaczony jest dziennik podróży.

(Wewnętrzna strona karty tytułowej).

INSTRUKCJA:

1. Dziennik podróży wydaje Ministerstwo Komunikacji, które wypełnia w nim pierwszą stronę.

2. Dziennik podróży powinien zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.

3. Dowódca statku odpowiedzialny za statek powietrzny jest również odpowiedzialny za prowadzenie dziennika podróży. Wpisy dotyczące każdego lotu powinny być potwierdzone podpisem dowódcy statku, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w punkcie 5.

4. Nie wolno wycierać ani wyskrobywać wpisów i nie wolno wydzierać kartek z dziennika.

5. Do dziennika winny być wpisywane różne dane i szczegóły, dotyczące każdego lotu. W razie następujących po sobie licznych, lecz krótkotrwałych lotów w obwodzie zamkniętym, wykonywanych w tym samym celu i pod nadzorem tego samego dowódcy odpowiedzialnego, wystarczy w rubrykach 6, 7 i 8 strony 2 i stron parzystych następnych wpisywać godzinę pierwszego odlotu i ostatniego lądowania, czas ogólny trwania lotów oraz ilość lądowań.

6. Za lot uważa się okres pomiędzy chwilą odlotu a chwilą pierwszego lądowania następnego

7. Do rubryki 10 strony 2 i następnych stron parzystych powinny być wpisywane wszelkie zdarzenia o charakterze specjalnym, powstałe w czasie lotu lub podróży a w szczególności:

   a) wszelkie wydarzenia w szczególności zaś przyczyny lądowań przymusowych (defekty, niepogoda itp.) oraz wszelkie wypadki, szkody w stosunku do osób trzecich i t. p.

   b) wszelkie uwagi specjalne o podróży, zachowaniu się statku powietrznego i pracy silnika (ów),

   c) zdarzenia natury sanitarnej, powstałe na pokładzie statku powietrznego podczas każdego lotu,

   d) zabiegi sanitarne, jakim był poddany statek powietrzny przed odlotem lub podczas lądowań, w wykonaniu Konwencji sanitarnej, dotyczącej żeglugi powietrznej z 1933 r.

   e) ewentualne informacje dotyczące pojawienia się w kraju, który statek powietrzny opuszcza, jednej z chorób zakaźnych, wspomnianych w trzeciej części Konwencji wymienionej pod d) wyżej (tj. dżumy, cholery, żółtej febry, ospy lub tyfusu osutkowego). Władze właściwe lotniska wpisują powyższe informacje do dziennika podróży przed odlotem statku powietrznego w ciągu okresu 15 dni od dnia otrzymania pierwszej wiadomości, która zostanie im podana przez rząd danego kraju. Statki powietrzne nie są obowiązane do posiadania świadectw zdrowia. Wpisy natury sanitarnej, dokonane w dzienniku podróży, powinny być sprawdzone i poświadczone przez właściwe władze lotniska bezpłatnie.

8. Wpisy zawarte w dzienniku podróży, które muszą być przepisane do książki statku powietrznego lub książki silnikowej, powinny być przepisane możliwie jak najprędzej po powrocie statku powietrznego do portu ojczystego.

9. Dziennik podróży należy okazywać na każde żądanie władz danego kraju.

(Strona 1)

Cięższy od powietrza (lub lżejszy od powietrza) *)
Aerodyne (ou aerostat)

1 Znaki przynależności państwowej i rejestracji

2 Zaszeregowanie statku (kategoria, podkategoria)

3 Port ojczysty

4. Wytwórnia

5. Typ

6. Nr serii

Właściciel.

7. Nazwisko i imię

8. Adres

9. Przynależność państwowa (obywatelstwo)

Wydano w dn

10. Podpis i pieczęć Min. Komunikacji

*) Uwaga: Odpowiedni napis powinien być umieszczony w zależności od tego, dla jakiego rodzaju statku powietrznego przeznaczony jest dziennik podróży

(Strona 2 i następne parzyste)

1) Data	Członkowie załogi		Miejsce		Godziny *)		(8) Czas lotu	(9) Rodzaj lotu
	2) Nazwisko	3) Funkcje	4) odlotu	5) przylotu	6) odlotu	7) przylotu		
							z przeniesienia	
							Czas lotu do przeniesienia	

*) Wymienić czas: G. M. T., miejscowy itp

(strona 3 i następne nieparzyste)

10) Wydarzenia, uwagi ewentualne, podpis odpowiedzialnego dowódcy statku powietrznego.	Poświadczenia (wizy)	
	11) organów władz celnych	12) organów władz lotniczych
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów pieczęć	pieczęć
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów pieczęć	pieczęć
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów pieczęć	pieczęć
	Ilość wykazów pasażerów Ilość manifestów pieczęć	pieczęć

Wzór Nr 7
do § 50

(Okładka)

Nr rejestru statków powietrznych

Nr rejestru międzynarodowego

KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO

Livret d'aeronef.

Nr książki

Znaki rejestracyjne

(Strona wewnętrzna okładki)

INSTRUKCJA.

1. Książka statku powietrznego powinna być poświadczona przez Ministerstwo Komunikacji, które wypełni w niej strony 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, oraz 14 i 15.
2. Książka staku powietrznego powinna zawsze znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.
3. Książka statku powietrznego powinna być utrzymywana starannie w czystości i porządku
4. Wszelkie wpisy w książce statku powietrznego powinny być zasadniczo robione atramentem z wyjątkiem wpisów dokonywanych przez dowódcę statku powietrznego w czasie lotu. W książce tej nie wolno czynić żadnego wpisu w jakikolwiek bądź sposób nieczytelnym ani też wycierać i wyskrobywać; żadnej karty nie wolno wydzierać, przy robieniu poprawek pierwotne zapisy należy tak przekreślić, aby można je było odczytać.
5. Rubryki na stronie 8 i 9 wypełnia rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego.
6. Rubryki na stronach 10 i 11 wypełnia na podstawie orzeczenia instytucji badań zdolności statków powietrznych do lotu, upoważniającego do przeprowadzenia zmian w stosunku do pierwowzoru, osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na stronach 12 i 13 oraz 16 – 23 wypełnia osoba odpowiedzialna za wykonanie robót, a potwierdza rzeczoznawca instytucji nadzoru technicznego. Rubryki na stronach 24, 25 i następnych wypełnia dowódca statku powietrznego.
7. Każdy lot powinien być notowany przez dowódcę statku powietrznego w kolejności porządkowej. Dla kategorii samolotów turystycznych prowadzenie rubryk 13, 15, 16 i 17 na stronach 24, 25 i następnych nie jest obowiązujące.
   Loty szkolne i treningowe nad lotniskiem należy notować każdorazowo sumarycznie; w rubryce „Nazwisko dowódcy statku" wpisuje się wówczas nazwisko osoby odpowiedzialnej za te loty.
8. Każdy lot powinien być wciągnięty do książki statku powietrznego nie później niż w godzinę po wylądowaniu statku powietrznego, lub po zakończeniu lotów treningowych i szkolnych.
9. Książkę statku powietrznego należy okazywać na każde żądanie przestawicieli właściwych państwowych władz lotniczych cywilnych lub wojskowych, rzeczoznawców instytucji nadzoru technicznego oraz władz i organów bezpieczeństwa publicznego lub celnych.

(Strona 1).

MINISTERSTWO KOMUNIKACJI
LOTNICTWO CYWILNE

Nr rejestru statków powietrznych

Nr rejestru międzynarodowego

KSIĄŻKA STATKU POWIETRZNEGO

Livret d'aeronef.

Znaki rejestracyjne

Nr książki

(Strona 2).

1) Rodzaj . . . . 2) Grupa . . . . 3) Podgrupa . . . . .

4) Kategoria . . . . . . 5) Podkategoria . . . . 6) Typ . . . .

7) Seria . . . . 8) Nr fabr. . . . . 9) Ilość płatów . . . . .

10) Największa rozpiętość (w linii lotu) . . . . . m. 11) Największa długość (w linii lotu) . . . . . m

12) Największa wysokość . . . . m. 13) Powierzchnia nośna (z lotkami) . . . . . m².

14) Rozpiętość płata dolnego . . m. górnego . . m. 15) Głębokość płata . . . . m

16) Opierzenie. Powierzchnia statecznika poziomego . . . . m² pionowego . . . . m²

„ steru „ . . . . . m² „ . . . . m²

17) Dane regulacyjne:

Położenie linii lotu względem kadłuba . . . .

. . . .

Położenie środka ciężkości dla ciężaru własnego statku powietrznego:

Najkrótsza odległość od linii lotu . . . . mm.

Odległość od* . . . . . mierzona po równoległej do linii lotu . . . . mm.

Położenie krawędzi natarcia:

Odległość od*. . . . .

do linii pionu przechodzącego przez krawędź natarcia $\frac{\text{górnego}}{\text{dolnego}}$ **) płata (statek powietrzny w linii lotu) . . . . mm.

Odległość osi wału śmigła, mierzona w kierunku $\frac{\text{nad}}{\text{pod}}$ **) krawędzią natarcia płata $\frac{\text{górnego}}{\text{dolnego}}$ **) . . . . mm.

Odległość od końca wału śmigła do krawędzi natarcia . . . . mm.

Pochylenie osi wału (ów) śmigła (ieł) względem linii lotu w płaszczyźnie symetrii w stopniach .

Kąty nastawienia skrzydeł dolnych $\frac{\text{lewych}}{\text{prawych}}$ **) górnych $\frac{\text{lewych}}{\text{prawych}}$ **) . . . .

Kąt litery V płata górnego . . . . . dolnego . . . . . kąt strzały . . . . .

Przodowanie płatów***) . . . . . . Skręcenie płatów . . . Rozstaw płatów . . .

Kąty nastawienia statecznika poziomego***) . . . . pionowego****) . . . .

Największe wychylenie steru poziomego . . . . pionowego . . . . lotek . .

*) Określić charakterystyczny punkt kadłuba.
**) Zbędne skreślić.
***) Znaczyć znakiem + przodowanie górnego płata przed dolnym.
„ „ — „ dolnego „ „ górnym.
****) Dla stateczników regulowanych podać w granicach od . . . do . . . w stopniach.

(Strona 3).

18) Ciężary:

Ciężar własny statku łącznie z ciężarem wody w chłodnicach . . . . kg.

Wykaz sprzętu, który jest zaliczony do ciężaru własnego, a który w łatwy sposób może być zdjęty:

. . . .

. . . .

. . . .

. . . .

Ciężar paliwa przy pełnych zbiornikach . . . . kg.

Ciężar smarów przy pełnych zbiornikach . . . . kg.

Razem: . . . . kg.

Ciężar załogi (przewidziany) . . . . kg.

Ciężar osprzętu prócz radiostacji (przewidziany) . . . . kg.

Ciężar radiostacji . . . . kg.

Razem: . . . . kg.

Razem: . . . . kg.

Ciężar rozporządzalny przy pełnych zbiornikach (podróżni, bagaż, towar, poczta) . . . .

Ciężar całkowity (dopuszczalny) . . . . kg.

(Strona 4).

19) Obciążenie jednostkowe powierzchni nośnej . . . . kg/m².

20) Obciążenie jednostkowe mocy . . . kg/KM.

21) Rozkład ciężaru na koła . . . . na płozę . . . .

22) Rozstaw kół . . . pływaków . . . .

23) Szerokość i średnica obręczy kół . . . .

24) Spółczynnik wytrzymałości komory nośnej . . . kadłuba . . . lądowania . . .

25) Niezbędna ilość załogi . . . .

26) Dopuszczalna ilość osób, która może być przewożona łącznie z załogą . . . . .

27) Sposób umocowania ładunku . . . . .

. . . .

. . . .

. . . .

28) Rozmieszczenie towarów . . . . .

29) Największa szybkość pozioma na wys. Om . . . . km-godz.

30) Najmniejsza szybkość pozioma na wys. Om . . . . km-godz.

31) Wysokość osiągnięta w czasie 3 minut . .

32) Czas wznoszenia się na 1000 m. . . . .

33) Czas osiągnięcia pułapu praktycznego . .

34) Pułap teoretyczny w m. . . . .

35) Pułap praktyczny w m. . . . .

36) Długość rozbiegu przy starcie . . . . .

37) Wysokość osiągnieta przez samolot w odległości 600 m. od miejsca startu . . . .

38) Dobieg samolotu przy lądowaniu w m. . .

39) Zasięg w km. . . . .

Uwaga: Wyczyny odnoszą się do statku powietrznego:

a) z silnikiem (ami). Ilość . . . Typy . . . Znaki typu . . . moc międzynarodowa i specjalna (o ile jest ustalona) . . . . przy ilości obrotów na minutę międzynarodowej lub specjalnej

b) ze śmigłem (ami). Ilość . . . Typy . . . Nr typu . . . Skok . . . Średnica . . . .

c) przy ciężarze całkowitym,

d) w atmosferze wzorcowej.

(Strona 5).

Wykaz osprzętu znajdującego się na statku powietrznym:

40) Osprzęt silnikowy

TREŚĆ	Zakres działania	Uwagi dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu
Licznik obrotów		
Termometr wody		
Manometr smaru		
Miernik paliwa		
....		
....		
....		
....		

41) Osprzęt nawigacyjny i pilotażowy:

TREŚĆ	Zakres działania	Uwagi dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu
Wysokościomierz		
Busola		
Szybkościomierz		
Wskaźnik pochylenia bocznego		
Skrętomierz		
Zegar czasowy		
Mapnik		
Wskaźnik zboczenia		
....		
....		
....		
....		

(Strona 6).

42) Osprzęt bezpieczeństwa.

TREŚĆ	Zakres działania	Uwagi dotyczące umieszczenia przyrządu, celem zapewnienia bezpieczeństwa lotu
Gaśnica		
Środki opatrunkowe		
Inhalator		
Spadochron		
....		
....		
....		
....		

(Strona 7).

43) Odbiór w locie:

Nazwisko pilota . . . .

Ciężar statku powietrznego w locie . . . .

Czas lotu . . . .

Największa ilość obrotów silnika (w powietrzu) . . . .

Ciśnienie oleju . . . .

Temperatura wody . . . .

Wysokość osiągnięta w m. . . . . . w czasie . . . .

Uwagi pilota . . . .

Wydano w Warszawie, dn. . . . . . 19 . . r. pieczęć i podpis

(Strona 8).

Kontrola osprzętu.

	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia	Dnia
Osprzęt silnikowy										
Licznik obrotów										
Termometr wody										
Manometr smaru										
Miernik paliwa										
....										
....										
....										
....										
....										
....										
....										
Osprzęt nawigacyjno—pilotażowy										
Wysokościomierz										
Busola										
Szybkościomierz										
Wskaźnik pochylenia bocznego										
Skrętomierz										
Zegar czasowy										
Mapnik										
Wskaźnik zboczenia										
....										
....										
....										
....										
....										
....										
....										

(Strona 9).

Osprzęt bezpieczeństwa

	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data	Data
Gaśnice Środki opatrunkowe Inhalator Spadochron										

(Strona 10 i 11).

Zmiany konstrukcyjne statku powietrznego w stosunku do pierwowzoru.

Data	ZMIANA	Rysunek zatwierdzony przez	Podpis	
			osoby odpowiedzialnej za wykonanie zmian	rzeczoznawcy

(Strona 12).

SILNIK (I).

Typ(y)	Znak typu	Nr fabr.	Nr książki silnikowej	Data		Podpis	
				wbudowy	wybudowy	Osoby odpowiedzialnej za wymianę silnika	rzeczoznawcy

(Strona 13).

ŚMIGŁO (A).

Typ	Nr. typu	Skok	Średnica	Materjał	Nr. fabr.	Data		Podpis	
						założenia	zdjęcia	Osoby odpowiedzialnej za wymianę śmigła	Rzeczoznawcy

(Str. 14 i 15).

Wykaz napraw notowanych w poprzednich książkach statku powietrznego.

L. p.	Rodzaj naprawy	W czasie		Ilość godzin lotu od ostatniej naprawy	Uwagi
		od	do		

Podpis i pieczęć

(Str. 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 i 23).

N a p r a w y.

Naprawę rozpoczęto dnia . . . . zakończono dnia . . . .

Opis uszkodzenia

3 wiersze

Przy naprawie wykonano następujące prace

4 wiersze

Wymieniono następujące sz꣜ści

4 wiersze

Podpis osoby odpowiedzialnej za dokonanie robót . . . . Podpis rzeczoznawcy . . . .

Próba w locie odbyła się dnia . . . . . . na lotnisku w . . . .

Nazwisko pilota oblatującego . . . .

Ciężar statku powietrznego w locie . . . .

Wysokość osiągnięta w m. . . . . w czasie . . . .

Uwagi pilota . . . .

. . . .

Podpis pilota oblatującego

(Str. 24 i dalsze ze strony lewej).

L P lotu	Data	Nazwisko dowódcy statku	Nazwiska załogi	Rodzaj lotu	Miejsce		Godziny		Czas trwania lotu	Ilość godzin lotu	
					odlotu	przylotu	odlotu	przylotu		od ostatniej naprawy głównej	całkowita
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
								Z przeniesienia			
								Do przeniesienia			

(Str. 25 i dalsze ze strony prawej).

Ilość km. przelecianych	Ilość pasażerów	przewiezionych			Uwagi obsługi startowej po przygotowaniu statku do lotu			Uwagi dowódcy statku po przylocie	Oględziny rzeczoznawcy
		towarów	bagażów	poczty	paliwo	smar	Stan statku powietrznego		
		w kilogramach			w kilogramach				
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22

Przedruk z Dz. U. R. P. z 1932 r.Nr 69, poz. 635 z uwzględnieniem zmian dotyczących wzoru Nr 6 ustalonego rozporządzeniem Min. Kom. z dnia 10. III. 1938 r. Dz. U. R. P. Nr 18, **poz. 140.**

16

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dn. 25 września 1933 r. w sprawie zatwierdzenia instrukcji o sposobie prowadzenia rejestru państwowego statków powietrznych.

(przedruk z Dz. Urz. M. K. Nr 18 poz. 136)

§ 1. Na podstawie § 3 ust. 2 rozporządzenia z dn. 5 kwietnia 1932 r. wydanego w porozumieniu z Ministrami: Spraw Wojskowych, Spraw Wewnętrznych, a co do §§ 1 — 41 oraz §§ 50 — 65 również w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu, o rejestrze państwowym statków powietrznych, o sposobie ich rejestracji, o badadniu zdolności do lotu, oraz o trybie wydawania dokumentów i ksiąg pokładowych tych statków, o systemie znaczenia statków powietrznych i umieszczania znaków na nich oraz o zakładaniu i prowadzeniu ksiąg pokładowych (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635), zatwierdzam dołączoną do niniejszego zarządzenia instrukcję o sposobie prowadzenia rejestru państwowego staków powietrznych.

§ 2. Instrukcja wchodzi w życie w 10 dni po ogłoszeniu niniejszego rozporządzenia.

Nr L. II-216-1.

Załącznik do zarządzenia Ministra Komunikacji z dn. 25. IX. 1933 r. Nr L. II-216-1.

INSTRUKCJA.
o sposobie prowadzenia rejestru państwowego statków powietrznych.

§ 1.

(1) Czynności związane z rejestracją statków powietrznych i wydawaniem dokumentów oraz ksiąg pokładowych tych statków prowadzi urzędnik specjalnie w tym celu wyznaczony przez Dyrektora Departamentu Lotnictwa Cywilnego w Ministerstwie Komunikacji.

(2) Urzędnik ten jest odpowiedzialny za załatwianie spraw związanych z rejestracją statków powietrznych, zgodnie z rozporządzeniem o rejestracji statków powietrznych (Dz. U. R. P. Nr 69, z 1932 r. poz. 635), oraz za przechowywanie wszelkich pism dokumentów, mających bezpośredni związek z tą rejestracją.

(3) Dyrektor Departamentu Lotnictwa Cywilnego wyznacza również stałego zastępcę urzędnika, prowadzącego rejestr statków powietrznych, na którym w czasie pełnienia zastępstwa ciążą obowiązki przewidziane w instrukcji niniejszej.

§ 2.

(1) Przy ubieganiu się osób interesowanych o zarejestrowanie statku powietrznego, bada się, czy przedstawione zgłoszenie wraz z załącznikami odpowiada przepisanym wymaganiom oraz czy zostały uiszczone należne opłaty stemplowe.

(2) W razie uznania zgłoszenia za odpowiadające wymaganiom ustępu poprzedniego, należy niezwłocznie nadać statkowi powietrznemu znaki przynależności państwowej i rejestracji i powiadomić o tem osobę zainteresowaną, żądając jednocześnie przedstawienia zdjęć fotograficznych statku powietrznego, z namalowanemi na statku w sposób przepisany znakami.

(3) Po nadesłaniu zdjęć fotograficznych należy, nie później, niż w ciągu trzech dni od dnia otrzymania zdjęć, wpisać statek powietrzny do rejestru, oraz wydać niezbędne dokumenty i księgi pokładowe dla tego statku.

§ 3.

(1) Rejestracji statku powietrznego dokonywa się w przewidzianym dla tego celu rejestrze.

(2) O każdym wpisaniu statku powietrznego do rejestru oraz o każdej zmianie w rejestrze, dotyczącej danego statku, należy zawiadomić instytucję nadzoru technicznego, nad statkami powietrznemi, a w razie potrzeby i podległe organa, nadzorujące lotniska.

(3) Zawiadomienie powinno być uskutecznione w tym samym dniu, w którym dokonano wpisu do rejestru lub powzięto decyzję o zawieszeniu statku w rejestrze albo też skreśleniu z rejestru.

§ 4.

(1) Dla każdego rejestrowanego statku powietrznego powinna być założona osobna teczka na przechowanie pism i dokumentów, dotyczących rejestracji.

(2) Każda teczka rejestru powinna być oznaczona numerem bieżącym rejestru oraz znakami przynależności państwowej i rejestracji danego statku powietrznego.

(3) Pisma i dokumenty powinny być kolejno ponumerowane, a spis ich uwidoczniony na wewnętrznej stronie górnej okładki teczki.

(4) W przypadku, gdy zajdzie potrzeba wyjęcia lub zwrotu pisma albo dokumentu, należy zastąpić go poświadczonym odpisem z odpowiednią uwagą, wyjaśniającą powód wyjęcia lub zwrotu aktu.

§ 5.

(1) Akta rejestru państwowego statków powietrznych powinny znajdować się pod bezpośrednim nadzorem wyznaczonego urzędnika (§ 1) i być przechowywane w jaknajwiększym porządku

(2) Przeglądanie akt rejestru państwowego może się odbywać jedynie w obecności urzędnika wyznaczonego (§).

(3) Akta rejestru państwowego nie mogą być wynoszone poza obręb stałego przechowania i powinny być przechowywane w ciągu pięciu lat od dnia wykreślenia statku powietrznego z rejestru.

§ 6.

(1) Urzędnik wyznaczony (§ 1) odpowiada za ścisłość i dokładność wszelkich wpisów dokonywanych w rejestrze lub w teczkach z aktami, dotyczącemi rejestracji.

(2) Wpisy te powinny być uskuteczniane atramentem w sposób wyraźny i czytelny, bez żadnych skróceń. Wszelkie przekreślenia i podskrobywania są wzbronione.

(3) Wpis, który na skutek późniejszego wpisu utracił swoją moc, powinien być podkreślony czerwonym atramentem.

(4) Omyłki pióra i t. p. błędy oczywiste we wpisach powinny być w tej samej rubryce sprostowane.

§ 7.

(1) Dokumenty i księgi pokładowe statku powietrznego, wydawane w związku z rejestracją, powinny być zaopatrzone w pieczęć urzędową oraz podpis władzy przełożonej.

(2) W analogiczny sposób powinny być poświadczone zmiany dokonywane w tych księgach i dokumentach, w związku ze zmianami w rejestrze Państwowym.

§ 8.

(1) Przy wydawaniu nowych dokumentów statku powietrznego, w związku ze zmianami, przeprowadzonymi w rejestrze państwowym, należy stare dokumenty zatrzymać i dołączyć do teczki rejestracyjnej danego statku.

(2) W przypadku zagubienia albo zniszczenia dokumentów lub ksiąg pokładowych statku powietrznego, nowe dokumenty lub księgi mogą być wydane dopiero po przeprowadzeniu przewidzianych dla tych przypadków formalności (§ 61 rozp. Min. Kom. z dnia 5 kwietnia 1932 r. Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635), przyczym nowowydane dokumenty lub księgi należy oznaczyć napisem „duplikat", a w rejestrze zamieścić uwagę, stwierdzającą przyczynę wydania duplikatów.

§ 9.

W nowowydawanych dokumentach i księgach statku powietrznego należy umieszczać tylko te dane, które są aktualne w chwili wydawania.

§ 10.

Dokumenty statku zatrzymywane przez Ministerstwo Komunikacji (§ 8) należy unieważnić przez nadcięcie oraz zaopatrzenie w uwagę stwierdzającą unieważnienie danego dokumentu.

§ 11.

Postanowienia instrukcji niniejszej mają analogiczne zastosowanie przy prowadzeniu rejestru pierwowzorów statków powietrznych i silników lotniczych, jak również przy prowadzeniu kartotki silników lotniczych (§ 18 i 31 rozp. Min. Kom. z dnia 5 kwietnia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr 69, poz. 635).

Adres Redakcji: Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Departament Ogólny (Wydział Organizacyjny). Telefon wew. M.K. Nr 311.
Adres Administracji: Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji, ul. Chałubińskiego 4. Konoto czekowe P.K.O. Nr 1658. — Telef. wew. M. K. Nr 337.

Warunki prenumraty:
Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie zł 40, półrocznie 80, rocznie 160 zł.
Cena każdego numeru zł 10.

Do nabycia w Administracji Wydawnictw M. K., w Składnicach taryfowych D. O. K. P. i C. B. T. i R. Z. w Bydgoszczy. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Warunki prenumeraty: Prenumerata wynosi w Kraju:
Kwartalnie zł 40, półrocznie 80, rocznie 160 zł. Cena każdego numru zł 10.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKCJI

Zakłady Graficzne Ministerstwa Komunikacji w Warszawie, Chałubińskiego Nr 4.